

SORIANO



LOS DEPARTAMENTOS

7



LOS DEPARTAMENTOS

EDITORES:

DANIEL ALJANATI
MARIO BENEDETTO
WALTER PERDOMO

COORDINADORES GENERALES:

GERMÁN WETTSTEIN
CÉSAR CAMPODÓNICO

SECRETARIO DE REDACCIÓN:

JULIO ROSSIELLO

SECRETARIO GRÁFICO

HORACIO AÑÓN

DEPARTAMENTO DE FOTOGRAFÍA:

AMÍLCAR M. PERSICHETTI

MAPAS GRÁFICOS:

HUGO PÉREZ

SUPERVISIÓN:

**ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PROFESORES DE GEOGRAFÍA**

CARÁTULA:

El río Negro frente a Mercedes.

Foto: E. Galagorri.

PÁGINA OPUESTA:

Islas en el bajo río Negro.

Foto: Servicio Geográfico Militar.

Copyright 1970 - Editorial "Nuestra Tierra", Soriano 875, esc. 6 Montevideo. Impreso en Uruguay —Printed in Uruguay—. Hecho el depósito de ley. — Impreso en "Impresora REX S. A.", calle Gaboto 1525, Montevideo, Agosto de 1970. Comisión del Papel: Edición amparada en el art. 79 de la ley 13.349.

**LAS OPINIONES DE LOS AUTORES
NO SON NECESARIAMENTE COM-
PARTIDAS POR LOS EDITORES Y
LOS COORDINADORES.**

EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL DE MERCEDES 5
Washington Lockhart

OTROS NÚCLEOS URBANOS 13
Washington Lockhart

EDUCACIÓN Y CULTURA 18

LA ECONOMÍA 21
Tomás Guarino

LA UNIDAD COOPERARIA Nº 1 33

VÍAS DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTES 37
Eduardo Galagorri

TURISMO 42
Eduardo Galagorri

LOS GRANDES PROYECTOS 52
Eduardo Galagorri

BIBLIOGRAFÍA 60

SORIANO

PRINCIPALES NÚCLEOS DE POBLACIÓN

(Censo 1963)

Mercedes	31.325 h.
Dolores	12.480 h.
Cardona	4.110 h.
J. E. Rodó	1.319 h.

Concentración en la capital
del departamento: 40 %

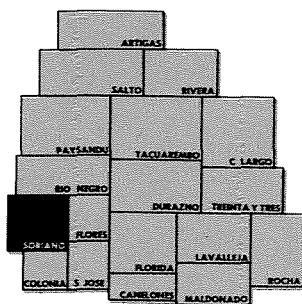
SORIANO

SINTESIS ESTADISTICA

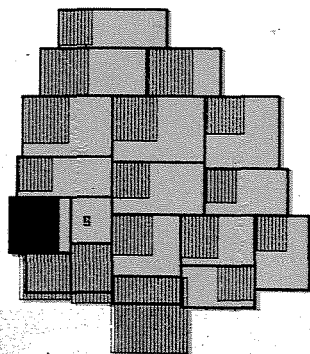
Suerficie: K² 8.913,5

Población: 78.234 hab.

SUPERFICIES COMPARADAS



POBLACIÓN COMPARADA



No se incluye el departamento
de MONTEVIDEO

RESUMEN GENERAL DE POBLACIÓN Y VIVIENDA (Censo 1963)

	Nº de viv.	Hombres	Mujeres	Total
Pobl. urbana y suburbana	14.960	26.657	28.030	54.687
Pobl. rural agrupada	1.059	2.144	1.900	4.044
Pobl. rural dispersa	4.859	11.400	8.103	19.503
TOTAL	20.878	40.201	38.033	78.234

Densidad de población: 8,8 habitantes por Km²

LOCALIZACIÓN INDUSTRIAL

Censo industrial de 1960:

910 establecimientos con
237 empleados
y 3.093 obreros.

FUNCIONARIOS PÚBLICOS

CIVILES (Censo 1969)

Hombres	3.623
Mujeres	1.381
Total	5.004

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN AGRÍCOLA

	1956	1966
Población rural total	19.654	16.186
Población trabajadora (o activa) rural	14.070	9.356
Número de predios	4.367	3.670
Promedio de trabajadores por predio	4,5	2,5
Promedio de Hás. por trabajador	43,6	92,6

Densidad de la población rural sobre territorio productivo:
2,7 habitantes por Km²

PROBLEMAS DE TENENCIA Y TAMAÑO DE PREDIOS (1966)

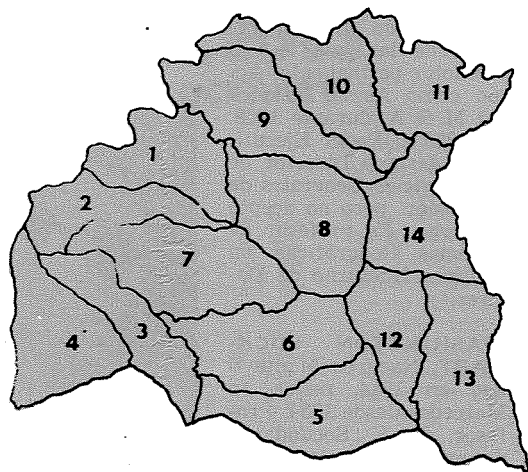
	Nº	Superficie
Explotaciones mayores de 5.000 Hás.:	10	76.140 Hás.
Explotaciones menores de 50 Hás.:	1.854	25.554 Hás.

PRODUCTO BRUTO INTERNO DEPARTAMENTAL, 1961 (En % sobre el total sectorial)

	Sectores Primarios	Sectores Secund.	Sectores Terciarios	Total
Dpto. de Soriano	6,8	1,2	2,2	2,6
Dpto. de Montevideo	3,0	71,7	62,1	55,2

EDUCACIÓN (datos para 1969)

	Nº de establecimientos	Nº de alumnos
Escuelas primarias oficiales	105	11.774
Escuelas primarias privadas	1	402
Liceos oficiales (1º y 2º ciclos)	5	4.202
Liceos privados	2	182
Escuelas industriales y agrarias	4	1.072
Institutos normales	1	225



SECCIONES JUDICIALES



STOCK GANADERO Y RENDIMIENTOS

	1956	1966
Vacunos	425.340	463.912
Ganado lechero	27.023	29.936
Ovinos	1.049.349	1.484.756
Kgs. lana por animal	3,4	3,7

RENDIMIENTOS AGRÍCOLAS

	(Kgs. por hectárea)	1956	1966
Trigo		1.122	1.228
Maíz		959	1.088
Lino		525	607
Girasol 1ª		522	660
Prod. trigo (tons.)		195.905	154.750
Prod. lino (tons.)		48.450	12.238

LOS AUTORES



COORDINADOR:

GLAUCO CABRERA. Nació en Mercedes en 1941. Cursó estudios de Derecho. Ingresó a E. Secundaria en 1961 y ganó su efectividad por concurso de oposición libre en 1964. Es profesor de Historia en el Instituto José María Campos, de Mercedes. Cofundador del Grupo de Promoción Cultural y del Equipo Editor de la ciudad de Mercedes. Para éste prologó dos libros, de Roque Faraone y de Germán D'Elia. Integra los equipos de investigación de la Revista Histórica de Soriano y es colaborador en la misma. Redactó la mayoría de los recuadros de este volumen.

COLABORADORES:

EDUARDO GALAGORRI. Nació en Mercedes en 1923. Maestro. Secretario del Concejo Departamental de Soriano entre 1954 y 1959. Profesor de Cien-

cias Geográficas. Ingresó a E. Secundaria en 1959 y obtuvo la efectividad por concurso de oposición libre en 1963. Ha publicado varios trabajos cartográficos, el más conocido de los cuales es la Carta del Bajo Río Negro.



Ocupó sucesivamente la presidencia, la secretaría y otros cargos directivos en la Comisión Municipal de Turismo y Fiestas de Soriano, desde 1956 a 1967. Fue electo representante nacional en 1966.

TOMÁS GUARINO. Nació en Durazno en 1916, vivió en el campo durante toda su niñez. Ingeniero agrónomo desde 1943. En ese mismo año ingresó al M. G. A. como Ayudante Técnico de Servicios Regionales en departamentos del Interior. Está radicado en Dolores desde 1947, fecha en que fue



designado Jefe de Servicios Agronómicos Regionales. Realizó cursos sobre cultivos forrajeros, crédito agrícola, extensión y sociología rurales, en Brasil, Montevideo e Israel. Integró, como técnico, el Centro N. de Extensión Agropecuaria, con sede en La Estanzuela. Ha participado en diversas comisiones regionales de bienestar social rural e intervino activamente en la fundación de cooperativas, de las que es un promotor permanente. Actuó como Asesor Técnico del M. G. A. durante 1968. En 1969 el Poder Ejecutivo lo designó Director de los Servicios Generales de Extensión, pero no aceptó el cargo. Es profesor de Ciencias Geográficas en el Liceo Nocturno de Dolores.

WASHINGTON LOCKHART. Nació en Montevideo en 1914, reside en Mercedes desde 1934. Profesor de E. Secundaria, desempeña actualmente la dirección del Instituto Piloto José Ma. Campos de

Mercedes. Ha sido desde su juventud un catalizador de la creación cultural integral; un "fundador de cultura" según lo define C. Real de Azúa en su Antología del Ensayo. Dirigió la Revista "Asir" (1948-1958); fundó el Centro de Estudios Históricos de Soriano (1960) y dio jerarquía de investigadores a una brillante promoción de jóvenes profesores del departamento (la Revista Histórica de Soriano festeja ahora sus 10 años ininterrumpidos de edición); dirigió grupos teatrales de recordada seriedad; colaboró y colabora en las páginas de "Marcha". Como historiador y como ensayista-filósofo, su producción no conoce pausas: "Historia de la Escuela en Soriano", "El mundo no es absurdo", "Máximo Pérez, caudillo de Soriano", "Vida de dos caudillos: los Galarza", "La vida cotidiana de la colonia", "El Uruguay de veras".





EVOLUCION Y SITUACION ACTUAL DE MERCEDES

WASHINGTON LOCKHART

EPOCAS CHANA Y ESPAÑOLA

Imposible resulta hablar de Soriano sin mencionar su pasado. Su situación geográfica, la bondad de sus tierras y la disponibilidad de los ríos Negro y Uruguay, de tránsito seguro y abundante pesca, convirtió su territorio en habitat preferido de los indios primero y luego de los españoles. Fue así muchas veces encrucijada donde chocaron unos y otros, y luego los movimientos revolucionarios que surgían a ambos lados del río Uru-

guay. Chanaes, yaros, y a veces los piratescos guaraníes en sus costas, así como los charrúas más al interior, opusieron valla insalvable a las primeras tentativas poblacionales. Luego de vencer Garay a Zapicán en 1574, pudo sostenerse Ortiz de Zárate en el San Salvador, durante tres años, en medio de incontables penalidades. En 1611 Hernandarias introdujo el ganado vacuno en las islas del Vizcaíno y se pudo, ya, intentar poblaciones más estables, que nacieron medio siglo después de la tentativa de Ortiz de Zárate. Se fundaron así

las reducciones de San Francisco de Olivares de los charrúas y San Antonio de Céspedes de los chanaes, refundidas luego en Santo Domingo Soriano, la más antigua población del país, que recién en 1708 se mudó a su ubicación actual. Sirvió así de base a los estancieros que se atrevieron a ir corriéndose hacia el este, pese a la amenaza constante de indios, gauderios y no pocas veces de los contrabandistas riograndenses. Hasta que en 1788, por iniciativa del cura Castro y Careaga, se pone la piedra fundamental de la Capilla Nueva, bajo

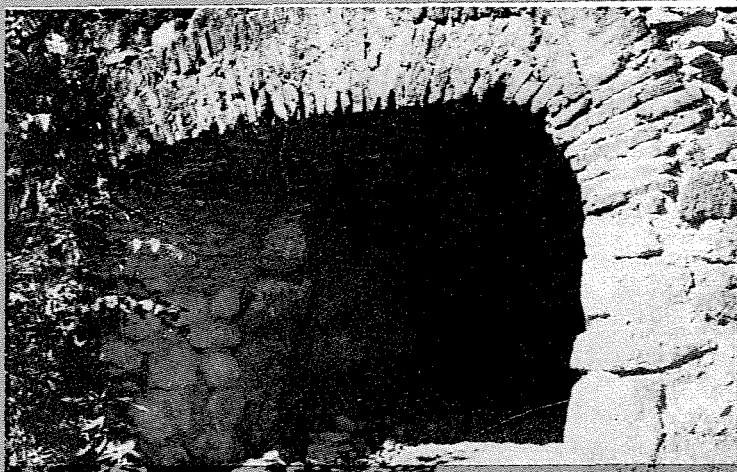
la advocación de Nuestra Señora de las Mercedes.

Bien puede afirmarse, sin embargo, que la actual Mercedes nació recién al terminar la Guerra Grande. En sus primeros años no había sido sino un simple paradero de gauchos y de aquellos estancieros de pelo en pecho que no habían trepidado en establecerse lejos de Soriano. Su vida era la pulpería, el naípe, las pencas, los bolos y la taba. A veces, en el baldío de la plaza, en torno a la picota o rollo donde solía azotarse a los esclavos, se organizaban simulacros de luchas a lanza entre jinetes moros y cristianos. Luego de la Admirable Alarma, hasta 1820, Mercedes no fue sino un apostadero militar devastado alternadamente por unos y por otros. En 1815 Larrañaga se encontró así con un pueblo desolado, destruidos los cercos y ranchos de palo a pique, y abandonados incluso los que bordeaban la plaza. Larrañaga se atrevió a ocupar uno de esos ranchos, desafiando las pulgas y el desabrigo de sus techos rotos.

CIUDAD PORTUGUESA Y PORTEÑA

Fue luego Mercedes ciudad portuguesa, de lo que da fe el censo de 1828 (sesenta familias portuguesas y cincuenta y seis orientales, en un total de ciento setenta), pese a que muchos habían debido alejarse ya, como consecuencia del desembarco de los Treinta y Tres en la Agraciada en 1825. Y ese mismo año empezaron a llegar los emigrados argentinos que huían de Rosas, en tal cantidad y de tal calidad, que prácticamente acapararon la actividad del pueblo, desde el comercio, con los hermanos del Carril, los Keen, etc., la enseñanza, con el eminente Luis José de la Peña, hasta la vida social y política, ya interviniendo activamente en los

LAS RUINAS DEL DACÁ: ¿PIEDRAS PARA CIMIENTOS O PARQUE NACIONAL?



Las necesidades de la industria de la construcción privada de algún mercedario —según manifestaran observadores— parecen haber alterado el destino de los antiguos muros de las ruinas del Dacá. Buena piedra y prolongado abandono, contra el que se reaccionaría más tarde, atrajeron, con asiduidad mayor que la del gustador de cosas viejas o del inquieto investigador, a quien necesitaba cimientos para su casa habitación. El cartel “Prohibido pasar” o aquella mezcla de alambrado y cerco vivo que se entretejió para evitar las incursiones de los paseantes no resultaron obstáculos suficientes. Ni el erudito trabajo histórico que demostraba su antigüedad ni el informe en que se basaban proyectos parlamentarios de expropiación, lograron fomentar veneración o siquiera respeto. Esos hornos para

cal de excepcional antigüedad, ya que parecen remontarse a 1772 (es decir anteriores a Montevideo y Santa Teresa y sólo en pocos años posteriores a la Colonia del Sacramento y esta Capilla) constituyen una antigüedad valiosa y significativa, aunque también significativamente poco valorada.

Empolvadas carpetas guardan en el largo sueño del olvido proyectos que declaran de valor histórico la zona y la convierten en parque de protección de este importante monumento de nuestro pasado más remoto. El ingenio azucarero de Mauá impuso una nueva carretera en el lugar, pero las ruinas del Dacá, a pesar de haber sido el terreno recientemente expropiado por el Municipio, continúan al margen de la atención pública.

Glauco Cabrera.

conflictos orientales, ya preparándose para los argentinos, con Lavalleja al frente, y con personajes como Isidoro Suárez, Olavarría, Peña, Pirán, Vilela, Cajaraville, Chilavert, Alsina e incluso los poetas Mármol, Domínguez y Echeverría. Hasta que, en el 43, militarizados todos los varones y liberados los esclavos por Melchor Pacheco y Obes, quien debió organizar de apuro la defensa contra la invasión oribista, la población entera abandonó la ciudad, dejando tras de sí la humareda de algunos ranchos incendiados.

Durante ocho años volvió Mercedes a ser campo de batalla, ocupado sucesivamente por Montoro, por Rivera y por Ignacio Oribe. Hasta que en 1851 se firmó la paz y comenzó al fin la época propiamente uruguaya de Mercedes, que había sido española, portuguesa y argentina durante más de medio siglo.

MERCEDES CAPITAL: EPOCA URUGUAYA

Aunque su población duplicó pronto sus mil escasos habitantes, no salió por cierto del letargo pueblerino, tal como lo comprobara en 1857 otro ilustre visitante, el sabio naturalista Burmeister, quien no dejó de anotar los yuyales y bichos colorados que volvían intransitables sus calles, a donde los vecinos arrojaban además toda clase de desperdicios, y en donde no se veía en el verano a nadie, salvo a los médicos y a los perros, sumergidos todos en una interminable siesta general. Pero en ese año del 57 Mercedes fue al fin declarada ciudad y capital del departamento, desplazando definitivamente a la celosa Villa Soriano, que debió contentarse con el recuerdo de su título de Muy Noble, Valerosa y Leal Villa, Puerto de la Salud

del Río Negro, conferido por el Rey en 1802.

También en 1857 se abrió el primer teatro y salió el primer periódico del departamento y de todo el interior, obra de los hermanos Demaría y de la Sociedad La Constancia; esta agrupación, primer intento serio de promoción cultural, no llegó sin embargo a durar ni un año, a despecho de su nombre. La revolución de Flores del 63 al 65 y la de Timoteo Aparicio del 70 al 72, aparejaron nuevas luchas y ocupaciones de la ciudad. Pero tales trastornos no afectaron la creciente tarea rural de muchos extranjeros, que, apartados de dichos conflictos, introdujeron un nuevo espíritu y nuevas técnicas en la explotación del campo. Así Ordoñana y Porrúa en la Agraciada, Jackson, Drabble, Stirling, Mac-Entyre y otros británicos emprendedores, así como muchos vascos españoles y franceses, fueron incrementando el acervo ganadero y dando trabajo a los cuatro saladeros situados a pocas cuadras de Mercedes.

Después del 70, la paz reinó en la ciudad ya sin interrupciones, pues no llegaron sino débiles ecos de las guerras de Saravía. La ciudad fue extendiendo lentamente su cuadrícula de angostas callecitas coloradas, pavimentadas con granza del lugar. Se destacaba ya la amplia cúpula de su nueva iglesia, erigida en el 67. Sobrevino entonces una nueva corriente inmigratoria, esta vez de italianos, en su mayoría comerciantes o chacareros, los que en el 90 llegaron a sumar cerca de mil. El actual barrio Italia Chica queda como un testimonio de esa invasión masiva. Conservaron largo tiempo sus costumbres, sus típicos sacos de pana, sus zapatos claveteados, sus sombrillas multicolores y sus cigarros de la paja. Se agruparon en torno a la Sociedad Italiana, la que todavía

subsiste, aunque la colectividad ya casi ha desaparecido.

Había también medio millar de españoles, cuyo centro era el Orfeón Español, en tanto la crema de los criollos tenía su baluarte en el aristocrático Club Progreso, asociación de alto rango fundada en el 78, reflejo, por lo demás, del movimiento ateneísta nacional. El club se convirtió en bastión cultural considerable, con biblioteca, cursos, conferencias y reuniones selectas de una muy diferenciada aristocracia, gracias al impulso de personalidades como las del Dr. Mariano Pereira Núñez, Dr. Eduardo Acevedo, Dr. Carlos Warren, Teófilo Gil, Dr. Serafín Rivas, Dr. Pedro Blanes, etc. Dos poderosas logias masónicas compartían las preferencias de las clases altas, entre las que cundía un "libre pensamiento" racionalista y anticlerical que daba lugar a polémicas interminables. Para los menos encumbrados, se fundará años después el Centro Uruguayo, mientras Los Artesanos y otros clubes más modestos agrupaban las clases más pobres.

Pero todos iban a las "academias" de las afueras, donde se tramaban bailes de rompe y raja, como los de Doña Polvadera, llamada así por la tierra que levantaban los bailarines sobre la tierra desnuda del humilde rancho. Estaban también los que ni ganas de bailar tenían, el creciente pobrerío del cerro arracimado al sur de la ciudad, donde los desplazados del campo, a partir del 80, construían sus precarios ranchos de lata entre pantanos insalubres. La mendicidad era grande, y un rosario de lavanderas, mascando sus característicos cigarros, extendía un pintoresco friso a lo largo de la costa.

EPOCAS DE MAXIMO PEREZ Y GALARZA

Gracias al puerto construido en 1867 por Máximo Pérez, adonde lle-

gaban numerosos barcos de carga, así como el vaporcito que en las bocas del Yaguari combinaba con los vapores de la Compañía Salteña, Mercedes permanecía adscripta sobre todo a Buenos Aires, de donde le llegaban abundantes productos comerciales, así como un turismo estival considerable, atraído por la fama salutar de la sal del río Negro. Conspiró contra esa fama la epidemia de cólera del 68, que liquidó la cuarta parte de la población, y la viruela del 83, de lo que mucha culpa se cargó a los saladeros situados río arriba, origen de la lama infecta que se advertía en la superficie de las aguas. Para los mercedarios, Buenos Aires venía a estar mucho más cerca que Montevideo; el pasaje costaba once pesos, tres menos que a la capital, adonde se podía ir también en diligencia en tres días, si el tiempo así lo permitía.

Políticamente, el departamento seguía gozando de una relativa autonomía, aunque los dos Galarza, padre e hijo, fueron incondicionales de los gobiernos militares de Latorre y de Santos, a cuya voluntad se sometieron sin remilgos. El Batallón N° 2 vino a ser el destino final del ex-gaucha, ya proscripto en los campos obstruidos por las alambradas. Sus antiguas virtudes de coraje e independencia se domesticaron y no hallaron más salida que el desplante matonil ante los tinterillos erigidos, desde una prensa hostil, en defensores de nuevos principios de civilidad que no concedían con una tradición de inapetible caudillismo.

En esos años fue creciendo una timorata clase media, al amparo de una industria pequeña pero con iniciativa, la que aprovechaba el trabajo muy mal remunerado de obreros y empleados. Además de los cuatro saladeros, abundaban las talabarterías, auspiciadas por el consumo universal de botas, cuatro



El caudillo Pablo Galarza.

modestas fábricas de una cerveza casi casera, algún molino de vapor, varios aserraderos, dos pequeños astilleros, numerosas hojalaterías, algunas fábricas de velas y de jabones y tres o cuatro platerías y herrerías, todo a favor de la lejanía de la capital.

MERCEDES A FINES DE SIGLO

El ritmo de vida de la ciudad se mantenía en su lentitud pueblerina. Cumplido el rito sagrado de la siesta, salían a la circulación, junto a uno que otro high life de levita o jaquet, galera de felpa y cuello hasta las orejas, "muchos mendigos harapientos —dice un cronista— surgidos de las casas de yuyos de los alrededores". Y era común oír, al bajar la noche, entre el aullido lejano de los perros, "la quejum-

brosa sonata de los organillos, anunciando la hora en que funcionaba la academia, legalmente instalada mediante el pago de elevadas patentes".

Una breve crónica de Mariano C. Berro nos da una imagen muy ilustrativa: "Son las cinco de la tarde. Casi ningún bicho viviente se ve por las calles de la noble y feliz villa de las Calamidades. Apenas si cuatro o cinco bucéfalos en cada esquina se refocilan dándose soberano atracón de pasto, tomando seguramente por potreros a las canaletas." Caballos pastando en medio de la calle, veredas invadidas de yuyales, faroleros encendiendo muy de vez en cuando mortecinos faroles a querosene, olor a caballeriza y a tambo por doquier, calles muy parecidas a excusados, hacían de Mercedes, no precisamente la "Ciudad de las Flores", título que algunas enredaderas florecidas trataban de justificar, sino la Villa de las Calamidades. Entre éstas no eran las menores las que tenían que soportar los galanes de entonces, bloqueados por una separación de sexos que apenas si les dejaban algunas magras oportunidades de acercarse al objeto de sus desvelos.

El teatro, entonces de gran boga, les permitía al menos "dragonear" desde la platea a las inalcanzables cazueleras, estrictamente vigiladas por madres o tías implacables. Luego los bailes y "soirées" del Club Progreso, emporio de ricos hacendados y de doctores que medraban a su vera; allí sólo se podía asistir con impecable atuendo y el bastón infaltable, dentro del cual no pocos escondían el estoque acerado que los protegía a la salida en la boca de lobo de las calles. Las damas, de voluminoso miriñaque, solían hacerse preceder por domésticos portando faroles. Allí se daban danzantes de hasta once cuadros, es decir de ochenta y ocho bailarines. Una tercera oportunidad para los

galanes estaba, al atardecer, en las tiendas; allí acudían las bellas con el pretexto de pedir "muestritas" y se collocaban al alcance de las miradas de los caballeros, en tanto el empleado, cuya jornada era de catorce horas, no veía llegado el momento de tomarse un descansito. Los domingos, las tiendas abrían de siete a diez, pero ese día había mezcla de paisanos, con bombacha, alpargatas floreadas y pañuelo de seda de colores chillones pasado por debajo del brazo izquierdo. En cuarto lugar estaba la plaza, adon-

de empezó a ir la banda de Galarza, pero cuya categoría resultaba disminuida por la presencia de las chinas cuarteras que se apostaban contra las cadenas. Y en quinto lugar los baños de la isla, rigurosamente separados para caballeros y señoras, con una cuadra interpuesta como tierra de nadie, pero que no impedía que algunos galanes, imprudentemente armados de largavistas, llegaran a vislumbrar la silueta de las bañistas, vestidas herméticamente desde la cabeza hasta los pies.

No menos tremendo era el prejuicio de clase. Los periodistas despotricaban con quienes salían a bailar, aun siendo bailes de medio pelo, "tanto con la repugnante negra como con la mujer blanca", alternando con gente "alimentada a base de polenta, batata y moñato", acostumbrada además, según comentaban con escándalo, a proferir en los garitos las "repugnantes palabras de truco, retruco y valecuatro". A todo esto, los guardiaciviles también recibían su ración de crítica, ya sea por tomar

Inaugurando el siglo (marzo de 1909) en campos del Saladero Nebel, Bequeló, la familia Ponce, servidores, guitarreros y bandoneonista, prontos para iniciar una fiesta campestre.





Creciente del río Negro en 1919. A la derecha, las torres de la iglesia en construcción.

algunas copitas al paso con los presos que conducían, ya por sentarse en la vereda o en los postes, impasibles, mientras a dos pasos "se tabiaba a raja cincha" o resonaba un "órdago" absolutamente inadmisibles. Si la alarma era grande, se limitaban a comunicarse unos con otros mediante una cadena de pitazos, esperando que alguno se decidiera a intervenir.

La crisis del 90 tuvo en Mercedes y en el departamento una gran repercusión. Los billetes, deprecia- dos en un 60 %; el campo, a la mi- seria, sufriendose una mortandad del 30 % en los ovinos; los sueldos, cobrándose con seis meses de atra- so; el comercio y la industria, vir- tualmente paralizados. Todo lo cual no impedía que en los días de San Juan y San Pedro se siguieran que- mando los tradicionales judas, cos- tumbre instaurada por el padre de los hermanos Juan y Pedro Idiarte Borda, ni que en Noche Buena sa-

lieran algunos dúos de guitarristas a dar serenatas a los conocidos, ni que se conmemorase el Día de los Muertos con la apreciable cantidad de mil docientas cruces y coronas de flores.

CAMBIOS CON EL NUEVO SIGLO

Varios acontecimientos a fines de siglo y a comienzos del actual de- terminaron en Mercedes una evolu- ción importante. El telégrafo, la luz eléctrica y el cine; la conexión por ferrocarril con Montevideo en 1901, y poco después, la urbaniza- ción de la costa, cuando se desbrozó la alameda, se echó abajo el barrio de mal vivir y se tendió la anchu- rosa rambla, fueron todos factores de apertura de la ciudad. Pudo al fin ser una ciudad asomada abierta- mente al ancho río, y empezó por otra parte a estrechar los lazos co-

merciales y sociales con Montevi- deo. La iglesia levantó al fin sus dos torres; y la estatua que corona el recién creado liceo departamen- tal anunció, desde 1912, con su fa- rol alzado en la diestra, que la en- señanza se ofrecía ahora para to- dos, y no para el selecto y reducido núcleo que podía pagar la matricu- la de los liceos privados. La mujer empezó entonces a dejar sus bor- dados y a recibir educación com- pleta, entrando así en un momento de transición que no dejaba de tener sus riesgos. En la década del 20 proliferó en efecto una serie de revistas autotituladas "amorísticas", en donde la maledicencia corría a la par, y hasta con ventajas, con la liberación de las viejas normas.

Desaparecieron en esos años mu- chas de aquellas modestas indus- trias y artesanías locales que se desarrollaran en la segunda mitad del siglo XIX, y sólo muy lenta- mente, desde el 40, empezaron a arriesgarse algunas empresas ma- yores, muy principalmente la fá- brica de papel Pamer, con cientos de empleados, y otras mucho me- nores, una fideería, una usina de pasterización de leche con fábrica de productos derivados, algunos molinos, una ladrillera, tres o cua- tro aserraderos, dos pequeñas fun- diciones, varios talleres mecánicos, pequeñas fábricas de productos porcinos, salazón de cueros, aceites y vinos en escala reducida, y re- cientemente un gran ingenio re- molachero que habrá de significar trabajo para miles de chacreros y un ciento o dos de empleados y obreros.

A partir de 1930, con la apertura de la ruta 2, los ómnibus y los transportes automotores fortalecie- ron los vínculos de Mercedes con la metrópoli.

Arreció paralelamente la emigra- ción, por razones de estudio o de trabajo; puede calcularse en más de diez mil los mercedarios radi-

cados actualmente en la capital, y no son pocos los que en estos años buscan oportunidades de trabajo en Buenos Aires. Languidieron desde el 30, como una consecuencia de esa situación, algunas actividades locales, como por ejemplo el teatro, ya que no llegaron más las grandes compañías dramáticas y de ópera, con Novelli, Zacconi, la Millanes, etc. que man-

tenían en actividad la sala del Politeama Colón durante todo el año. También disminuyó la actividad musical y literaria, pese a los centenares de niñas que siguieron aprendiendo piano. Los diarios dejaron casi de publicar poesías, infaltables en años anteriores, y alguna revista literaria, como "Asir", fundada en el 48, debió seguir saliendo en Montevideo. El cine en

cambio adquirió más popularidad, con tres salas bastante concurridas, y el deporte sobre todo alcanzó un auge excepcional: Mercedes cuenta con tres estadios cerrados de básquetbol, un club de remo de gran amplitud, un estadio de fútbol de cemento y varias canchas más, velódromo, autódromo, hipódromo y cuanta comodidad pueda pensarse, no habiendo prácticamente nin-

El sabor de los recatados "twenties" mercedarios. Familia González Sampayo-Hounié en el patio hogareño (1926).



gún joven que no practique por lo menos un deporte.

Tres mil de esos jóvenes concurren a establecimientos de enseñanza media, pero sus perspectivas son actualmente poco claras. Todos los años alrededor de cincuenta estudiantes continúan sus estudios en la capital; algunos pocos siguen en escuelas agrarias. Otros tantos quedan estudiando en el Instituto Magisterial local. Las posibilidades de trabajo en la banca y en el comercio tienden a disminuir, y es muy difícil encontrar alguna otra ocupación más o menos remuneradora. Algunos emigran a Buenos Aires, sobre todo si tienen un oficio. Ya hay en Buenos Aires una pequeña colectividad de mercedarios que consiguen, en general, buenas retribuciones. El nuevo ingenio azucarero se abre por tal razón como

un motivo de esperanza, no sólo en la ciudad, por las distintas actividades que puede propiciar, sino también en los agricultores inmediatos.

Materialmente, la ciudad se expande lentamente. Hacia el sur, el barrio Artigas y el barrio Grito de Asencio; hacia el este, del otro lado de la vía ferroviaria, el barrio Treinta y Tres, de formación reciente, favorecido por su ubicación entre la ciudad y la fábrica Pamper; al oeste, los barrios de viviendas económicas y la proximidad del ingenio, habrán de contribuir a que salga del estancamiento en que se mantuvo durante medio siglo; y hacia el norte, la terminación del puente puede darle algún impulso al pequeño pero agradable caserío de Los Arrayanes, lugar muy adecuado para viviendas de

descanso o veraneo. La falta de continuidad que se advierte en los esfuerzos por elevar el nivel cultural, fuera de los institutos de enseñanza, derivan en gran parte de la dificultad de captar a un público apegado desde el 30 a los programas de radio y atrapado desde el 60 por la televisión, sus dramones y demás expresiones de gusto inferior. No es de extrañar entonces que muchas de las iniciativas locales sean meramente un eco de modalidades inculcadas por tales vías. El carácter local subsiste así en manifestaciones muy aisladas. Una de las tareas de Mercedes, como casi todas las ciudades del interior, habrá de ser la de fortificar su vida propia, la de alentar toda intención de cultivar las posibilidades que hoy suelen terminar en frustraciones y desencantos.

La Galería Luque en el centro de una dinámica vida comercial.

Foto: E. Amejeiras



VILLA SORIANO, LA TRICENTENARIA

Villa Soriano es la población más antigua del país. Fundada en 1625 por el franciscano Juan de Vergara con el nombre de San Francisco de Olivares como reducción de indios, subsiste como un nostálgico legado de otra época. Con poco más de mil habitantes, Villa Soriano se halla en una vía muerta de nuestras comunicaciones que la condena a su actual estancamiento. Capital del departamento hasta 1857, luchó muchos años por no ser desplazada, ya desde la fundación de la Capilla nueva de Mercedes, resuelta contra la opinión de su Cabildo.

Cambió de ubicación cuatro veces: de la isla Vizcaíno al Pueblo Viejo, de allí, por 1680, a la costa argentina, de donde volvió al Vizcaíno, para mudarse en 1708 a su ubicación actual. Reducción de indios chanaes, y en algún momento de charrúas, la sangre indígena se mezcló con la española hasta desaparecer toda diferencia de razas.

Su casa más vieja, llamada de Marfetán, proviene de 1805; se está reconstruyendo en la actualidad. Sus robustas paredes, sus ventanas de rejas con el clásico rizo central, los largos caños de desagüe sobresaliendo hacia la acera, sus techos de palma, su monumental chimenea, constituyeron por más de un siglo la nota más atrac-



El pasado está detenido en cada rincón de la apacible Villa Soriano.

OTROS NUCLEOS URBANOS

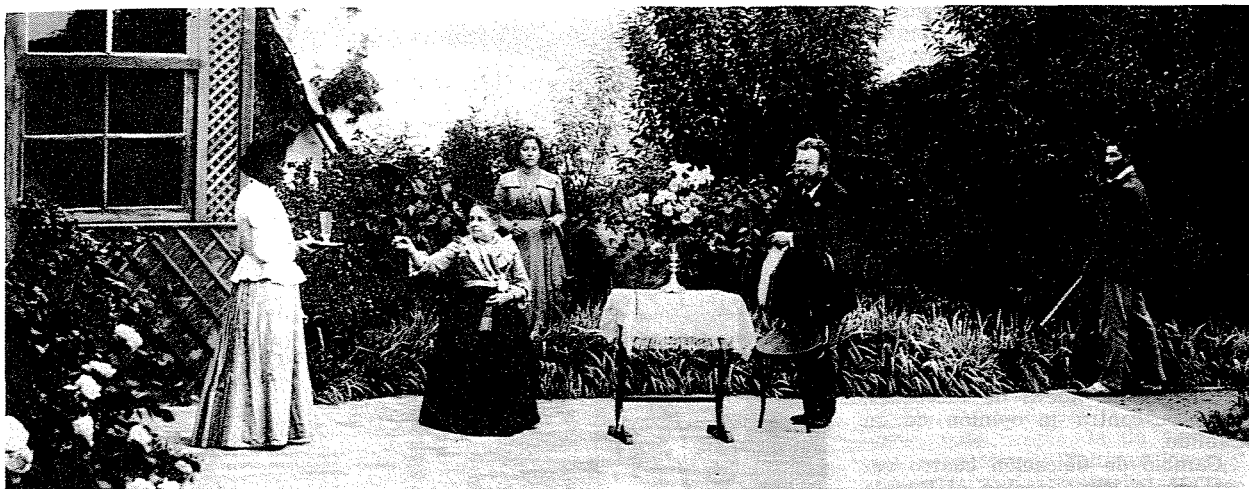
WASHINGTON LOCKHART

tiva del pueblo. La pequeña iglesia, algo posterior, la casa de los Galarza, la mansión de los Olivera, cerca del puerto, son también puntos de mira del visitante de Villa Soriano. Al pisar la conchilla que cubre muchas de sus veredas, el

visitante, no repara tal vez, en que lo que cruje bajo sus pies son caparazones de animales que se depositaron en sitios cercanos cuando toda la región era fondo de mar. Todo, en la paz actual del pueblo, induce así a evocar épocas remotas.

DOLORES

Al igual que Villa Soriano, Dolores debió mudarse varias veces, hasta encontrar su situación definitiva. Por 1754, en la jurisdicción del desaparecido pueblo de Vibor-



El filántropo de Dolores, Dr. Schuster, médico de venerada memoria. Él, su esposa y los endomingados servidores esperan inmóviles el fogonazo del magnesio.

ras, se levantaba el poblado del Espinillo. Años después adquirió autonomía religiosa y no demoró en mudarse a las costas del río Uruguay, al llamado rincón de Aldao, hasta que en 1801 encontró su ubicación definitiva a orillas del San Salvador. De "Nuestra Señora de los Dolores del Espinillo", pasó a ser conocida como "Dolores de San Salvador"; fue "San Salvador" durante mucho tiempo y terminó llamándose Dolores, a secas.

No tardó Dolores en sustituir a Villa Soriano como competidora de Mercedes; a mediados del siglo pasado se realizaron incluso activas gestiones para constituir un nuevo departamento, el de San Salvador, con Dolores como capital. Centro de una región de intensa actividad agrícola y ganadera, su población fue creciendo hasta llegar a los catorce mil habitantes con que cuenta en la actualidad.

De su seno salieron muchas per-

sonalidades destacadas; dos de sus hijos, Tomás Gomensoro y Tomás Villalba, llegaron a ocupar la Presidencia de la República y muchos otros desempeñaron los más altos cargos departamentales. Situada en el trayecto poco transitado de Mercedes a Carmelo, es casi un punto terminal, por lo que su progreso depende enteramente de la iniciativa e industriosisidad de sus habitantes.

CARDONA

En 1901 llegaba a la estación La Lata el primer ferrocarril, de paso hacia Mercedes. Dos años después, el vecino Doroteo Juan Cardona procedió a vender un pequeño campo en solares. Pocos años más tarde, aquel lugar conocido por todo el mundo como *La Lata del Perdid*o, nombre que se le asignaba a una vieja pulpería, fue transformándose en un pueblo con vida

propia y con más de tres mil habitantes, por donde ingresan hoy al departamento el ferrocarril y los ómnibus interdepartamentales. Vía por medio, ya en el departamento de Colonia, fue creciendo también una población más pequeña, a la que se llamó Florencio Sánchez. Centro de una región relativamente poblada, Cardona ostenta hoy liceo, escuela industrial y un movimiento general en sostenido aumento.

VILLA DARWIN Y AGRACIADA

Villa Darwin está situada al norte, cerca del Cerro de los Claveles, sobre la zona del río Negro, que fuera visitada por el sabio inglés; como Tala, que está al este, es una población de muy escasa entidad, apretada entre campos extensos, sin contacto con vías de comunicación importantes y compuesta casi totalmente de ranchos muy modes-

tos. Agraciada, en cambio, situada al suroeste y a diez kilómetros del río Uruguay, pertenece a una región de propiedades de menor extensión y presenta un aspecto más homogéneo, con una edificación casi totalmente de material, residencia en gran parte de agricultores que explotan chacras en las vecindades. Fue su origen Villa Alejandrina, denominación con que el hacendado Domingo Ordoñana perpetuara el nombre de su esposa.

DOS PUEBLOS QUE PROGRESAN: RODO Y PALMITAS

El ferrocarril y los ómnibus interdepartamentales, al atravesar el departamento diagonalmente sin separarse casi, fomentaron el crecimiento de un rosario de pequeñas poblaciones: Santa Catalina, José E. Rodó, Egaña y Palmitas. Rodó, cuya estación ferroviaria conserva el nombre de Drabble, y Palmitas, situada en el centro exacto del departamento, adquirieron en estos

últimos años volumen mayor. Rodó cuenta con un liceo al que acuden alumnos de las localidades cercanas; su mayor actividad se desarrolla en la calle que bordea la ruta 2. La prosperidad de Palmitas se debe en gran parte a la crecida afluencia que determinan sus tradicionales ferias ganaderas. Aunque la población de ambos pueblos apenas si supera los mil habitantes, sus alrededores son bastante poblados, constituyendo zonas de lento pero seguro progreso.

La feria ganadera de Palmitas, un periódico centro de atracción regional.



LA ZONA

San Dios está ubicado al norte del departamento de Soriano; los accidentes geográficos más destacables de las vecindades son el río Negro y el arroyo Cololó —a menos de 5 kms. del núcleo— y la cuchilla de Correntino.

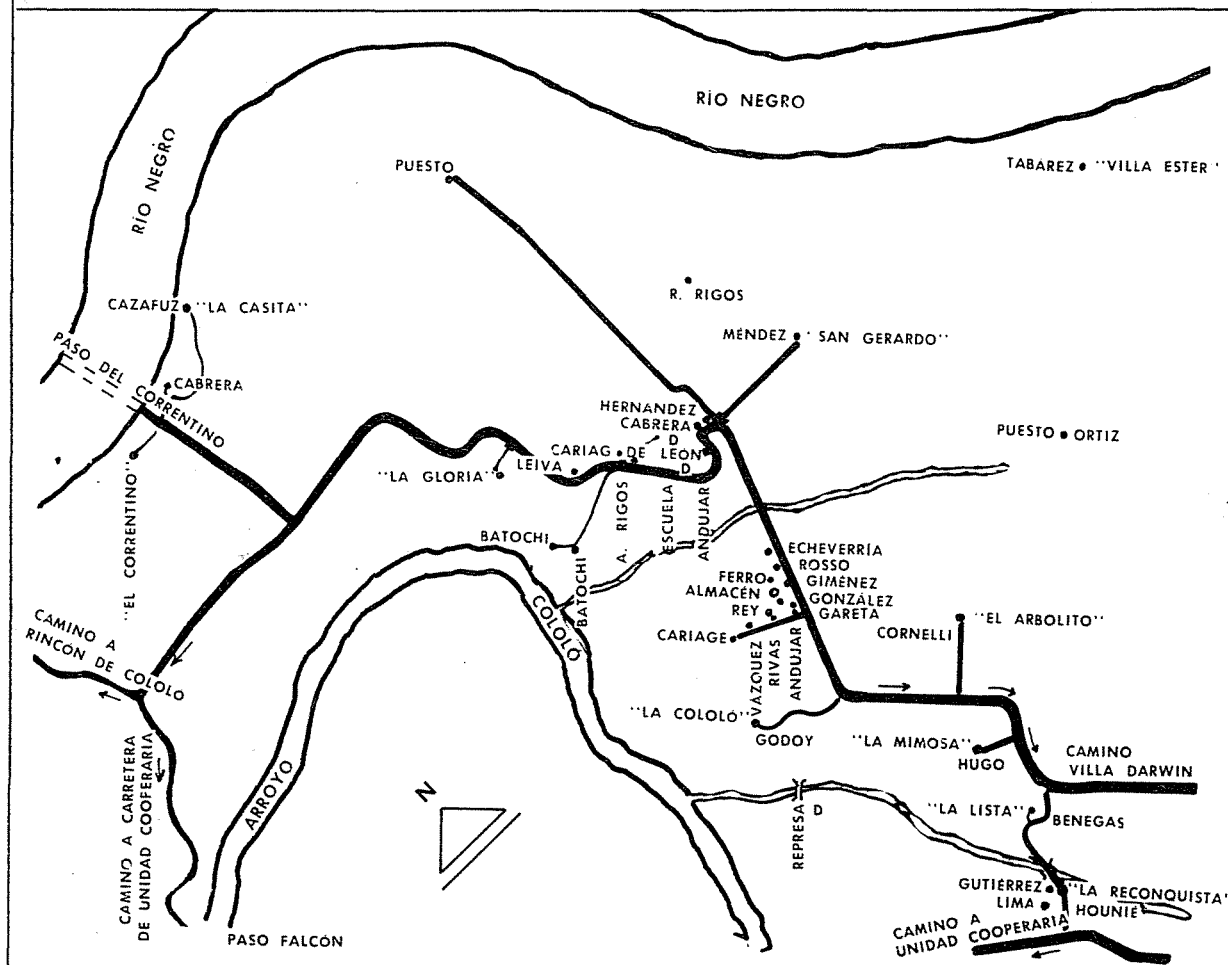
Los centros poblados más próximos (a 15 kms.) son Villa Darwin (500 habs.) y Rincón de Cololó (200); Mercedes está a 50 kms. por el camino más corto. No hay ningún medio de locomoción que una regularmente San Dios con las poblaciones mencionadas.

SAN DIOS:

PRESENTACION DE UN CASERIO RURAL

Ángel Ramos y Carmiña García.

Maestros de la Escuela Nº 19.



En el radio de 5 kms. que utilizamos para enmarcar nuestro estudio hay dos teléfonos con servicio sólo diurno.

El área de casi 8.000 hás. que resulta de la anterior delimitación comprende praderas de inmejorables tierras, con buena irrigación fluvial y abundante monte indígena maderable.

Hay en la zona cuatro grandes propietarios —tres de ellos ausentistas—, uno mediano y dos “pequeños” (50 cuadradas cada uno).

EL NUCLEO

Casi las dos terceras partes de las viviendas consideradas se agrupan en forma de rancharío, en unas pocas cuadradas de campo, inexplicablemente marginadas, al borde del camino.

Fueron censadas 37 viviendas, un 38 % de las cuales pueden considerarse distantes: entre 4 y 5 kms. de la escuela. Se categorizaron en 9 ranchos (todos de barro y paja) y 18 casas (desde la más rudimentaria, íntegramente de ladrillo, hasta un verdadero chalet).

El núcleo que constituye el “pueblo” en sentido estricto presenta las viviendas en peores con-

...y aquí el jardín de césped que rodea la confortable vivienda del patrón.



Foto: G. Wettstein

En una estancia de la zona: aquí el clásico galpón de los peones...

diciones. Y también el aprovisionamiento de agua más deficiente: hay en total 28 pozos (sin brocal ni tapa), un aljibe y 8 pozos con bomba; 25 de las viviendas tienen letrina y 12 W.C.

LA POBLACION

Fueron censadas, en esa circunferencia de 5 kms.* de radio, 167 personas, distribuidas así:

	Varones	Mujeres	Total
Adultos (de 15 años y más)	62	44	106
Niños (menores de 15)	36	25	61 (*)
TOTAL	98	69	167

(*) 38 de los cuales en edad escolar.

Queda así probada, una vez más, la desigual distribución por sexos en las zonas ganaderas.

En cuanto a las ocupaciones, la situación es la siguiente:

Tipo de tarea	Número absoluto
HOMBRES	
Jornaleros en estancias	30
Trabajadores zafrales	11
Capataces	10
Agricultores	4
Comerciantes	2
Apicultor	1
Estanciero	1
Jubilados	3
MUJERES	
Tareas del hogar	18
Peq. ocup. remuneradas (lavados, cocina, etc.)	17
Jubilados	9

En época de zafra (trilla, esquila, etc.) el núcleo crece con una población flotante de unas 20 personas. Aquí debe incluirse, además, a aquellos trabajadores regulares que no tienen su familia en la zona.

San Dios, junio de 1970.

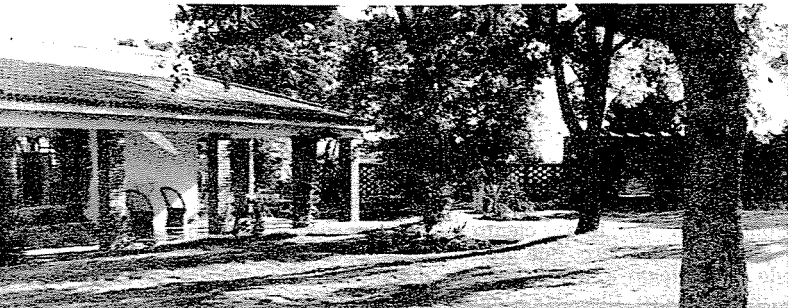
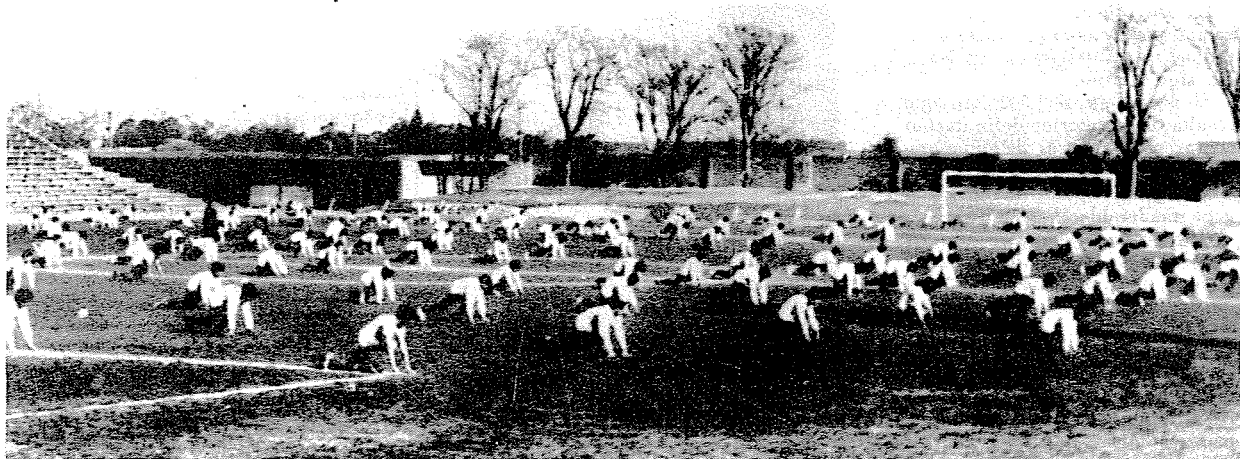


Foto: G. Wettstein



Festival gimnástico de los estudiantes liceales de Mercedes.

EDUCACION Y CULTURA

LA EDUCACION

La educación tiene en Soriano dos siglos exactos de existencia. En efecto, en 1770 se menciona a un maestro encargado de impartir las primeras letras a costa de las menaguadas posibilidades del Cabildo. Tras diversos avatares, llega en 1832 el presbítero Luis José de la Peña, emigrado argentino de la época de Rosas, quien implanta algunos cursos superiores, que no tuvieron larga duración. De la Peña será después fundador en Montevideo del Colegio Nacional, precursor de la Universidad, y alcanzará en Buenos Aires destacada figuración política.

El primer establecimiento de enseñanza secundaria en Soriano fue el Colegio Uruguayo, institución privada, fundada en 1889 por el maestro español José María Campos. En sus comienzos asistían solamente doce alumnos varones. Denominado Instituto Uruguayo en

1892, tuvo directores destacados, tales como Fernando Beltramo, hombre de ciencia y autor de diversos ensayos de filosofía y pedagogía, y Luis Alberto Zanzi, quien fuera después intendente del departamento y más tarde presidente del Concejo Departamental de Montevideo. El Instituto Uruguayo rivalizaba, calle por medio, con el Instituto Mercedario que dirigía el maestro catalán José Pol Santandreu.

En 1912 el Instituto Uruguayo fue oficializado, al aprobarse la ley que creó dieciocho liceos departamentales. Con Zanzi como director, aumentó el número de alumnos. Se formaron dos primeros años, uno de varones y otro de mujeres, las que ingresaron masivamente rompiendo viejos y arraigados prejuicios. Concurrían en total ciento veinte alumnos, número que fue creciendo hasta llegar a mil en 1961, año en que el liceo fue ascendido a la categoría de Instituto. Se tuvo

en cuenta para conferirle tal carácter, entre otras cosas, el hecho de que fuera el segundo en antigüedad del interior; en efecto, en tal sentido era precedido solamente por el Osimani y Llerena de Salto. Desde 1953, por otra parte, se le había concedido el nombre del fundador, José María Campos. Incluía estudios de preparatorios, de existencia algo accidentada, pues dependían de los alumnos inscriptos para las distintas carreras.

En 1963 el Instituto Campos fue uno de los cuatro liceos del interior en que se puso en práctica el nuevo plan de Enseñanza Secundaria. Luego de funcionar ese año en el ex-edificio del Banco de la República, pasó en 1964 a ocupar su actual local, amplia construcción con veintisiete salones, incluidos laboratorios, levantados en la manzana de la plaza Funes, allí donde durante muchos años estuvo situada la cancha de fútbol de la Liga de Soriano. El viejo edificio siguió

funcionando como anexo, hasta que en 1965 pasó a ser sede del Liceo N° 1. Entre los profesores distinguidos que dictaron allí sus clases figuró, en 1916, el gran dramaturgo Ernesto Herrera, fallecido el año siguiente en Montevideo.

Los dos mil alumnos que hoy concurren en total a los dos liceos siguen los cursos correspondientes al plan 1963. Se distribuyen entre ambas instituciones según la zona en que residen. En el Liceo N° 1 se dictan además cursos nocturnos, incluyendo preparatorios para medicina y abogacía, con una asistencia en total de doscientos sesenta alumnos. En 1968 el Instituto José M. Campos fue uno de los liceos de la república donde se autorizó el funcionamiento del sexto año (2° ciclo del Plan 1963).

Hay además en Mercedes dos liceos católicos habilitados, uno de varones y otro de niñas, con un total de doscientos diez alumnos. En Dolores funcionan dos liceos, en uno de los cuales se aplica el "Plan Piloto". Congregan entre ambos mil cien alumnos. Hay también liceos en Cardona y en Rodó, con trescientos sesenta y doscientos cuarenta alumnos respectivamente. En Palmitas y Villa Soriano se realizan esfuerzos por, implantar también allí la enseñanza secundaria; en Palmitas se dictan cursos liceales desde 1969, con carácter particular.

Dependientes de la Universidad del Trabajo, hay en el departamento varias escuelas politécnicas: las más importantes son las de Merce-

	PRIMARIA	SECUND.	POLITÉC.
Mercedes	5.500	2.470	660
Dolores	2.600	1.100	280
Cardona	470	360	180
V. Soriano	750	—	60
Rodó	300	240	—
DPTOS.	13.900	4.170	1.180

"ACCION" DE MERCEDES, UN VOCERO INDEPENDIENTE

"Muy difícil se nos ha hecho el camino para ocupar un sitio donde la defensa de la justicia social, de los intereses del pueblo, ese que tanto padece actualmente, se pudiese ejercer con la fuerza ejecutoria y la influencia que ACCIÓN tiene."

Con estas palabras, el vocero chaná que hoy cumple 35 años de vida, definía sus verdades. Por decirlos "pese a quien pese y duela a quien duela" pelagra siempre su existencia. Para la gente de ACCIÓN es motivo de orgullo señalar las dificultades permanentes. Subrayan que no tienen ninguna vinculación con el diario ACCIÓN de Montevideo: "Nacimos muchos años antes y nuestra línea es completamente diferente".

Su viejo personal —y decimos viejo sólo en mérito a la antigüedad, ya que el promedio de edad oscila entre los 27 y 28 años— goza de un sistema de habilitación en el patrimonio de la empresa, libre de todo compromiso, amén de otras ventajas, como distribuciones de dinero en

suelos extras y préstamos sin intereses.

Con mucho esfuerzo este diario, cuyo tiraje es de unos tres mil ejemplares, se permite presentar cuatro suplementos al año y una edición dominical nocturna, en segunda tirada, a nivel de los grandes... y todo esto con dos viejas linotipias, dos planas de museo y una Klischograph (de ahí la nota gráfica de último momento) y también una vieja y pesada caja de tipografía. La falta de crédito impide renovar adecuadamente el taller.

ACCIÓN marca con firmeza y a fuego a los embaucadores del pueblo. Pero también es significativo su aliento constante a quienes posibilitan la creación de fuentes de ocupación o se entregan con generosidad a obras sociales y culturales.

En la lucha gremial, ACCIÓN ha sido la única vía de expresión accesible a los obreros. Por eso fueron los sindicatos quienes, en un momento difícil de la historia del diario, se hicieron presentes apoyándolo decididamente y permitiendo que se salvara.

des, con seiscientos sesenta alumnos que siguen cursos de carpintería, electricidad, mecánica, corte y costura, bordado, tejido, comercio, radio y televisión; Dolores, con doscientos ochenta alumnos, Cardona con ciento ochenta y Villa Soriano con sesenta. En Palmitas y Rodó hay algunos cursos volantes.

En total, cursan enseñanza media cinco mil cuatrocientos alumnos, de los cuales cuatro mil doscientos en Enseñanza Secundaria y mil doscientos en Politécnica.

En cuanto a la Instrucción Primaria, concurren en el departamento, en total, trece mil nove-

cientos alumnos, de los cuales mil ciento setenta a las escuelas católicas. En Mercedes y sus chacras se registran cinco mil quinientos. y en Dolores dos mil seiscientos. Trabajan en el departamento un total de 490 maestros, distribuidos en ciento trece escuelas. Es de hacer notar que la asistencia a las escuelas rurales, ya escasa de por sí por la despoblación del campo (son varias las escuelas que no llegan a reunir diez alumnos), se ve afectada por muchas deserciones a medida que avanzan los estudios.

Washington Lockhart

EL GRUPO DE PROMOCION CULTURAL



La gracia de los títeres de Jaime Parés.

A fines de 1968, como prolongación de los XI Cursos de Verano de la Universidad, los becarios del departamento y la Comisión de Cultura de la Universidad de Montevideo propiciaron en Mercedes un ciclo de conferencias sobre "El mundo actual". Tras los cursos y las conferencias surgió la idea de formar en esa ciudad un grupo que promoviera la presentación periódica y sistemática de actos culturales.

En los "Principios" que acompañaron su surgimiento se anotan las siguientes trabas para el desarrollo de la cultura nacional: "1º) Movimiento cultural centralizado en las capitales o en las ciudades más importantes; 2º) Quietismo, quebrado por muy honrosas y contadas excepciones en el interior del país; 3º) Agravamiento de las dificultades económicas y de los problemas sociopolíticos, cuya gravitación es intensa y multifacética sobre el campo de la cultura; 4º) Inexistencia de una política cultural orientada a multiplicar las posibilidades de acceso sistemático de los sectores mayo-

ritarios de la población a los focos o eventos culturales de real valor."

Para superar esa situación se trabajó desde el principio en la búsqueda y presentación al público de Mercedes y de Dolores, de espectáculos teatrales y cinematográficos de alta calidad, y en la organización sistemática de charlas o mesas redondas.

El G.P.C. presentó en 1969 seis obras teatrales ("El Principito", "Libertad, libertad", "El canto del fantoche", "La presencia invisible", "La vaquita cuadrada", "Hola, hola, 1-2-3"); realizó un ciclo de cine para niños que durante 16 semanas tuvo una asistencia promedial de 300 espectadores y al que concurren gratuitamente escolares e internos del Preventorio Infantil y del Asilo; trajo a folkloristas de la talla de Viglietti, Los Olimareños y El Sabalero; culminó las tareas del año —en lo artístico— con un espectáculo de títeres y pantomimas a cargo de Jaime Parés y Jesús Schwegler.

Algunas de esas actividades se cumplieron en coordinación con la Asociación de Profesores de

Dolores, la Comisión Municipal de Cultura de Fray Bentos, el Cine Club de Paysandú y el Cine Club de Salto.

En 1969 dictaron conferencias Viviani Trias, Luis Faroppa, Ruben Yáñez y Antonio Larreta; algunas de ellas fueron editadas por el Grupo, en volúmenes impresos en Mercedes.

Ahora, en 1970, acaba de culminar el primero de los dos ambiciosos ciclos proyectados. Es el organizado bajo el título "El pensamiento del hombre". Las ideas de Plácido Ellauri, José Pedro Varela, Martí, Marx, Sartre, Teilhard de Chardin y Bertrand Russell, fueron presentadas respectivamente por M. Claps, L. Gil Salguero, C. Mato, C. Arregui, B. Bayce y J. C. Guiral. Un segundo ciclo, sobre la economía del departamento de Soriano, se cumplirá en el segundo semestre de 1970.

Se viene cumpliendo un nuevo ciclo de cine para niños, a cuya última función hace referencia la foto adjunta.

La persistencia en el esfuerzo es, para el G.P.C., una forma de siembra cuyos frutos no se ven —no pueden verse— de manera inmediata. Pero son ya más de 200 los asociados y cada vez más amplio y sólido el número de aquellos que respaldan los trabajos de la directiva, a través de los equipos de planificación, propaganda, hospedaje, utilería y administración.

El Grupo sostuvo, desde el comienzo, la necesidad de colaborar y coordinar sus tareas con las instituciones educacionales y culturales del medio. Para intensificar ese diálogo —nada fácil en medios como el nuestro— el G.P.C. edita mensualmente, desde abril, su propio Boletín.

El primer asiento o estancia de gente española establecido en estas tierras fue el Fuerte de Tierra Firme de San Salvador, núcleo de viviendas que hizo levantar en 1527 Antonio de Grajeda, integrante de la expedición de Gaboto. Allí el trigo europeo sembrado por primera vez en estas comarcas vírgenes de América, devolvió pródigamente doradas y abundantes cosechas. El clima benigno y la extraordinaria fertilidad del suelo hicieron que Luis Ramírez, también acompañante de Gaboto, dijera que "parecía cosa misteriosa". Todo esto indujo al adelantado Ortiz de Zárate a fundar una población más firme, a cuyos efectos, en 1524, comisionó al teniente Alfonso de Quirós para que con sesenta hombres fundase el pueblo de San Salvador. La rebelión y la bravura de los indígenas poca vida permitió a este caserío, que desapareció poco tiempo después de su fundación.

La influencia del medio geográfico y de la idiosincracia de la población rural que se radicó en este departamento contribuyó positivamente al desarrollo agropecuario. Ello se aprecia fácilmente, entre otras cosas, por la rapidez con que se suceden las etapas del proceso de poblamiento y de mecanización rural. Los equipos agrícolas reflejan claramente la capacidad de asimilación de los núcleos de origen valdense, a quienes se suman pobladores italianos, ingleses, franceses, alemanes y algunos rusos; junto con los de origen español, constituyeron la base humana de la economía de nuestro departamento. Toda economía tiene su estructura; la de esta región litoraleña fue proyectándose y desarrollándose de acuerdo con la mentalidad de estos hombres. Ellos la soñaron, ellos la volcaron al campo. Su forma fue la estancia bien "poblada" (hombre, vivienda, animales) o la explotación agrícola extensiva.



LA ECONOMIA

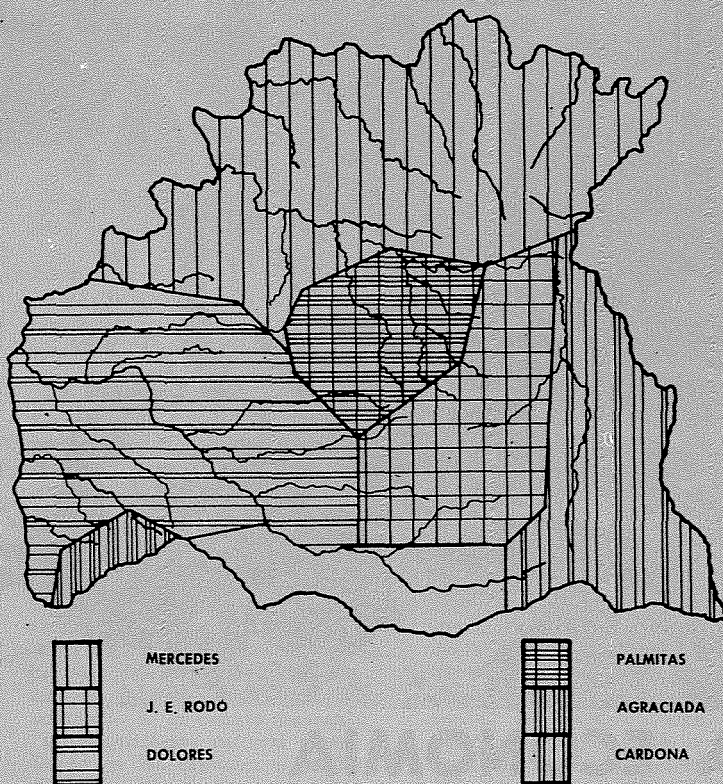
TOMAS GUARINO

ZONAS

El departamento de Soriano cuenta con seis zonas de influencia económica bien definidas. Las diferentes actividades que se practican hacen converger la afluencia de intereses hacia Mercedes, Dolores, Palmitas, José E. Rodó, Cardona y Agraciada, por su orden.

Son seis centros poblados cuya evolución está estrechamente ligada a la economía agropecuaria desarrollada en el medio. El incremento de la agricultura, a través de la colonización de grandes estancias, tales como las de Buena Vista, Concordia, Cañada de Nieto, La Paraguaya, Maciel, Egaña, La Independencia, Las Palmitas, El

ZONAS ECONOMICAS



Progreso y otras, promovió una constante radicación de familias oriundas de otras tierras. Algunos núcleos fueron muy vitalizados por esta vía, como en el caso de la ciudad de Dolores, que pasó a ser el mayor centro agrícola del país, ganándose el distintivo de granero del Uruguay.

ESTIMACIONES GENERALES

La subdivisión de la tierra en las seis secciones policiales que están bajo la influencia de la región de Dolores (4ª, sub 4ª, 5ª, sub 8ª, 9ª y sub 9ª) nos presenta un promedio de 146 hectáreas de superficie por predio. Hay 1.900 establecimientos

en el área mencionada, o sea el 51 % del total de explotaciones del departamento de Soriano. En la zona de Mercedes disminuye el número de predios, aumentando en forma considerable el área prome-dial.

Si bien en la primera zona puede apreciarse el predominio de cereales y oleaginosos, es la que ofrece la mayor diversificación de rubros. A los cultivos de trigo, lino, girasol, maíz, sorgos, avena, cebada, etc., hay que agregar la explotación de ganado de carne (Hereford, Durham, Aberdeen Angus) o lechero con las razas Holandesa, Normanda o Dairy Shorthorn, cuya producción se destina al consumo local, para el abastecimiento de la principal fábrica de productos lácteos del departamento, COLESO, ubicada en la ciudad de Mercedes. También se hace un proceso primario de industrialización, muy difundido en esta zona, que es la crema-ria, y cuyo producido se comercializa en Montevideo.

Le sigue en orden de importancia, como rubro ganadero, la explotación ovina, representada por las razas Corriedale (que es la que predomina), Romney Marsh e Ideal. La crianza de porcinos y de aves coadyuva al fortalecimiento de la economía regional.

En cuanto a las demás zonas, con excepción de Agraciada, todas tienen una orientación ganadera, con una alta calidad zootécnica. En cuadros especiales se aportan las cifras correspondientes a estos rubros.

TENENCIA DE LA TIERRA

Como contribución a un mejor esclarecimiento de los problemas económico-sociales que vive Soriano, exponemos las cifras disponibles relacionadas con el número de explotaciones agropecuarias, su extensión y las condiciones de tenencia de la tierra, para 1966:

RELACION DE EXPLOTACIONES, SUPERFICIE Y TENENCIA				
Tenencia	Cantidad de predios	% sobre el total de predios	Hectáreas	% sobre el área total del departamento
Propietarios	1.773	48.2 %	398.802	46.0 %
Arrendatarios	990	26.9 "	186.227	21.0 "
Medieros	142	3.8 "	15.404	1.7 "
Ocupantes	173	4.7 "	33.211	3.8 "
Otras formas	149	4.0 "	36.736	4.3 "
Propiet.-arrendatario	336	9.1 "	171.722	20.0 "
Propiet.-mediero	65	1.7 "	16.855	1.9 "
Arrendat.-mediero	42	1.1 "	7.919	0.9 "
Totales	3.670	99.5 "	866.876 H ^a	99.6 %

POBLACION RURAL

Complementando los datos que anteceden, pueden sumárseles los relacionados con la población trabajadora rural, correspondiente a dos diferentes periodos de la vida agropecuaria de Soriano.

Las cifras correspondientes a 1966 reflejan una disminución, casi de un 10 %, tanto en la población rural como en la población trabajadora. Se aprecia, por lo tanto, una baja densidad demográfica del medio rural, de dos habitantes por k², fenómeno este muy semejante al de todo el territorio del país.

RADICACION Y AUSENTISMO

Del total de 3.670 establecimientos rurales de Soriano, solamente

en 2.706 (el 73,7 %) residen sus usuarios. Del total de no residentes, 849 (el 23,13 %) viven fuera del departamento y 115 (en 3,13 %) residen en otros parajes del mismo departamento. Se destaca la obvia influencia de este factor en los problemas económicos.

USO DE LA TIERRA

Consideremos ahora un estado comparativo, que abarca el período 1956 a 1966, de las cifras correspondientes al Uruguay y al departamento de Soriano.

En el cuadro que se acompaña puede observarse una ligera tendencia a la disminución de las áreas agrícolas. La merma tiene su origen, entre otros factores, en la deficiente forma de comercialización

de granos y en su inseguridad de mercadeo, especialmente en el cultivo básico, que es el trigo. La política agrícola, si así puede llamarse, ha carecido en el país de una planificación integral. Debe tenerse en cuenta también que la sustitución de rubros no resulta muy fácil en Uruguay; generalmente atraviesa procesos de etapas lentas. La modalidad de cambio gira más en torno a las explotaciones de invierno y de verano, que se van alternando circunstancialmente.

El ritmo descendente en el total de los establecimientos rurales del país durante los últimos años también se registra en Soriano, con sus lógicas repercusiones sociales.

Cabe destacar el alto índice medio de disponibilidad de tierras por habitante.

POBLACIÓN RURAL Y TRABAJADORES AGRÍCOLAS				
	Población rural		Población trabajadora agrícola	
	1961	1966	1961	1966
Soriano	20.137	16.186	10.884	9.356
Uruguay . . .	389.850	327.821	210.740	191.564

FERTILIZACION

En cuanto a la fertilización de las explotaciones agrícolas, el rubro que ocupa el mayor porcentaje corresponde al trigo. En el área de pastoreo abonada predominan en pequeña medida las praderas artificiales sobre la superficie abonada en cobertura, en praderas naturales.

TIERRAS ABONADAS — CENSO 1966

	Explotaciones fertilizantes	% s/total de explot.	Agricult. Hás. abon.	Pastoreo Hás. abon.	Total Hás. abonadas	% Hás. abonadas
Uruguay ...	21.096	26.84 %	187.019	448.965	635.984	3.8 % s/total tierras productivas.
Soriano	439	11.96 %	15.393	45.269	60.662	9.6 % s/hás. abonadas en el país.

Para ciertos productores, las inversiones en fertilizantes no resultan rentables. Muchas veces ello obedece a que no se hace buen uso de la tierra y de los abonos; en otras oportunidades, a que los valores de las cosechas y su deficiente comercialización no compensan el monto invertido. La cosecha triguera es la que presenta más anomalías. Su liquidación total generalmente se hace a los seis o siete meses de haber sido entregada.

La distribución de los nutrientes básicos responde a los siguientes porcentajes:

Fosfatados	55 %
Fósforo-Nitrógeno	25 "
Nitrogenados	15 "
Compuestos N-P-K	5 "

El pasaje gradual de la agricultura intensiva de las zonas suburbanas a las plantaciones extensivas. Vid, frutales, remolacha, trigo.

Foto: G. Wettstein



El primero se suministra en base a superfosfato e hiperfosfato de calcio; el segundo, generalmente como fosfato de amonio y el tercero en forma de urea granulada al 46 %.

Los precios para 1969 oscilan entre \$ 25.000 y \$ 38.000 la tonelada; los suministros a Soriano sufren un aumento por concepto de flete de \$ 2.000 por tonelada.

LA PRODUCCION AGRICOLA

Soriano constituye el departamento con mayor área destinada a la labranza. Representa la región de la agricultura moderna que pasó por etapas de traslación geográfica, desde el sur del país, hacia el litoral oeste.

LOS DISTINTOS CULTIVOS

Parece útil indicar, para que se aprecie de inmediato la importan-

cia de la agricultura de Soriano en el panorama económico nacional, el área departamental destinada a los diversos rubros agrícolas y su relación con las cifras correspondientes a todo el país.

La explotación de estos cultivos se encuadra, en lo que se refiere a Soriano, en un marco tecnológico muy aceptable. Además de los laboreos adecuados del suelo, se hace uso de fertilizantes, insecticidas, fungicidas y semillas debidamente seleccionadas.

A estas explotaciones hay que sumar los cultivos forrajeros que se practican en la zona en base a gramíneas y leguminosas, tales como festuca, phalaris, tréboles, alfalfa, lotus, etc., y también los cultivos hortícolas comunes destinados al consumo local.

Los porcentajes registrados en el cuadro de la pág 25 reflejan la importancia económica de dichos rubros en las actividades nacionales. La comercialización del trigo de Soriano, por ejemplo, brinda al departamento ingresos de alrededor de \$ 1.300.000.000 anuales.

Generalmente la explotación del trigo, del lino y del girasol se realizan con financiación crediticia a través del Banco de la República. El monto que se adjudica anualmente puede situarse en unos \$ 480.000.000, por intermedio de las sucursales de Mercedes, Dolores, Cardona y Rodó.

MECANIZACION AGRICOLA

El censo agropecuario de 1966 nos ofrece índices muy significativos en lo que se refiere al empleo de maquinarias para el desarrollo de los diferentes cultivos.

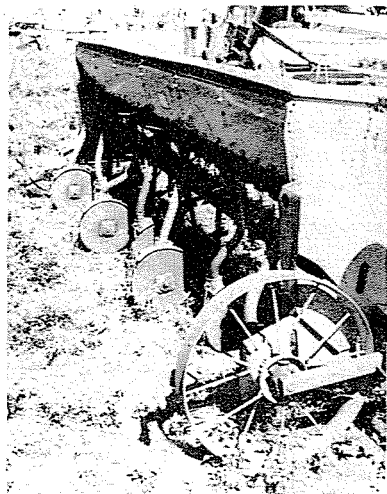
Los pobladores rurales de Soriano dejaron el caballo y rápidamente pasaron al motor de explosión; en estos últimos años, ya se usan motores de combustión interna o diesel. Hace más de tres décadas que se impusieron las cosechadoras combinadas y, especialmente las automotrices. Son comunes también las máquinas cortadoras picadoras de forrajes, abonadoras, cortadoras rotativas, los equipos pulverizadores y los aviones agrícolas, que realizan fertilizaciones, fumigaciones o siembras especiales.

Se han difundido, asimismo, diferentes tipos de equipos para ordeñar mecánicamente en toda la cuenca de COLESO (Cooperativa Lechera de Soriano), y también transportadores para la estiba en los depósitos de granos.

Para satisfacer la creciente demanda de combustibles líquidos, ANCAP ha establecido en la ciudad de Dolores una planta de distribución, abastecida quincenalmente por uno de sus barcos petroleros. Su capacidad de almacenaje en tanques fijos alcanza a los 4:000.000 de litros.

GRANERO DEL PAIS

La importancia agrícola de Soriano puede apreciarse a través del



La mecanización creciente eleva los rendimientos por hectárea.

EXISTENCIA DE DIFERENTES MAQUINARIAS — CENSO 1966			
Equipos	Total Uruguay unidades	Total Soriano y % s/Uruguay	Total Dolores y % s/Soriano
Tractores	27.856	2.154 - 8 %	1.441 - 66,8 %
Cosechadoras	5.074	989 - 19,4 "	675 - 68,2 "
Arados tod. tipo	117.603	5.792 - 4,9 "	2.273 - 39,3 "
Sembradoras	11.526	2.158 - 18,7 "	1.202 - 55,6 "

PRINCIPALES CULTIVOS QUE OCUPAN LA TIERRA (Hás. y porcentajes)						
	1 9 6 1			1 9 6 6		
	Uruguay	Soriano	%	Uruguay	Soriano	%
Trigo	520.498	115.079	22.1	546.570	126.013	22.7
Linó	124.830	35.914	28.7	68.549	20.171	29.4
Girasol	143.000	24.472	17.1	161.400	22.988	14.2
Maíz	284.000	18.836	6.6	230.513	9.591	4.1
Cebada	31.868	3.450	10.8	14.908	2.260	15.2
Avena	282.395	45.000	15.9	355.258	65.000	18.2
Sorgos	33.005	8.200	24.8	74.167	20.950	28.2
Alpiste	2.500	655	26.2	912.912	350	38.3
Papas	15.755	950	6.0	25.538	1.075	4.2

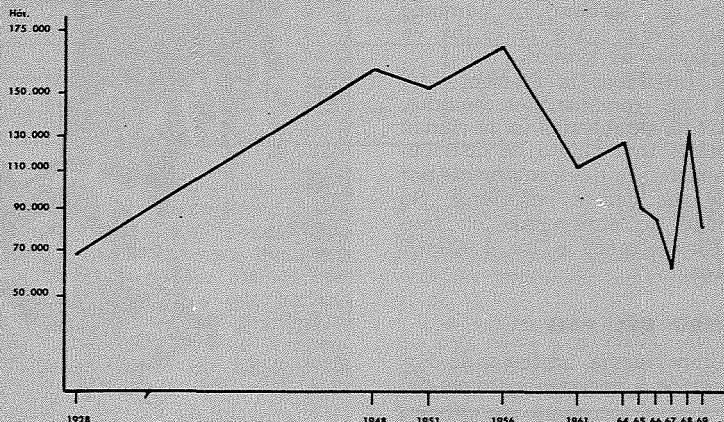
renglón más difundido, que es el trigo. Del análisis del cuadro respectivo (pág. siguiente) se puede deducir su repercusión sobre la economía nacional.

Se desprende que el trigo es un cultivo prioritario y que está desarrollándose de acuerdo con la más alta tecnificación introducida en el país: la producción está totalmente mecanizada, incluyéndose, en pequeña escala, la cosecha por el sistema a granel. Las respectivas zonas cuentan con suficiente capacidad de almacenaje y con transporte bien organizado.

Además, como elemento de relieve en el desarrollo de este cereal, cuenta Soriano con la Cooperativa Agropecuaria Ltda. de Dolores, entidad productora de semillas certificadas. Esta cooperativa funciona de acuerdo con las normas internacionales establecidas por el Centro de Investigaciones Agrícolas "Alberto Boerger" y bajo su contralor.

La producción triguera abastece la industria de la zona sur del Uru-

EVOLUCION DEL CULTIVO DE TRIGO EN HAS.



ÁREA Y PRODUCCIÓN DE TRIGO

Año	Soriano		Uruguay		% ocupado en sup. por Soriano
	Hás.	Toneladas	Hás.	Toneladas	
1964/65	128.000	166.400	353.950	645.816	31.1 %
1965/66	126.013	154.750	546.570	619.905	22.1 "
1966/67	87.000	78.300	378.950	324.670	22.9 "
1967/68	65.000	46.800	220.770	146.878	29.4 "
1968/69	135.000	128.000	535.000	469.790	25.2 "

guay y es absorbida especialmente por dos molinos harineros del departamento: HARIMER, en Mercedes, e INDUSTRIAS HARINERAS SAN SALVADOR, en Dolores. Cabe destacar la capacidad industrial de este último, que elabora alrededor de 30.000 toneladas de trigo por año, con un rendimiento de 1.200 bolsas de harina por día.

LA PRODUCCION GANADERA

Existe un predominio de explotaciones mixtas. La síntesis estadística de Soriano, refleja algunos aspectos de la economía pecuaria regional.

Las cifras están indicando un relativo estancamiento en los respec-

tivos stocks vacuno y lanar. Hay una estrecha relación con el ritmo de evolución pecuaria del ámbito nacional en cuanto a stock. La variante está en el alcance de una mejor calidad y rendimiento a favor de Soriano, que cuenta con un elevado número de cabañas de reproductores vacunos, ovinos y equinos.

El promedio per capita para Soriano en la producción lanar alcanza a 3,8 quilogramos. Es uno de los departamentos más especializados en la producción de corderos para la exportación. Se ha descuidado, en cambio, la industrialización de los cueros.

La explotación de la lechería comercial, aunque nada despreciable en sus cifras absolutas, no ha sido estimulada de acuerdo con la importancia de este rubro en una economía agropecuaria:

Se destacan los impulsos del sector privado, que ha llegado a organizarse en cooperativas: COLESO, en la cuenca de Mercedes, en pleno funcionamiento, y COTADOL, en proyecto, en la zona de Dolores.

DESTINO Y COMERCIALIZACION

La comercialización del ganado se realiza siguiendo el sistema corriente del país. Un pequeño porcentaje se remite a la tablada de Montevideo, o se vende en el establecimiento a abastecedores de la capital. El mayor volumen se comercializa a través de los quince locales-ferias distribuidos en diversos parajes del departamento. Sobresalen como mercados de carácter nacional, algunos como los de Palmitas, Dolores y Buena Vista. También el frigorífico de Fray Bentos absorbe una parte de los vacunos y corderos para la exportación. El 6,6 % del stock se destina al consumo local.

RECURSOS GANADEROS

Las características agrológicas de Soriano exhiben relieves privilegia-

dos para la explotación ganadera. El tapiz vegetal natural está representado por gramíneas y leguminosas de alta calidad bromatológica. A éstas se suman las praderas artificiales incorporadas desde hace muchos años. Es el departamento que realiza mayor área con cultivos de avena destinados a "invernadas" de vacunos y con variedades de trigo forrajeras para la explotación ovina.

Cuenta con una red hídrica bien distribuida y de suficiente caudal; el relieve, ligeramente ondulado, facilita el desarrollo de la ganadería. También es dable observar un alto grado de sanidad, lo que junto a los aspectos zootécnicos y de manejo, contribuye a una mejor productividad. El índice de procreo vacuno oscila en un 68 %, cifra que está muy por encima del promedio nacional.

Las regiones de mayor orientación ganadera son las de Cololó, Palmitas, Cuchilla del Perdido, Arroyo Grande, San Martín, Ma-

ciel, Vera y Puntas de San Salvador. En el resto del departamento también se practica la ganadería, pero en menor escala. Las transacciones exclusivas de ganado en pie, sobrepasan, para Soriano, la cifra estimativa de \$ 720:000.000 anuales.

RUBROS DESCUIDADOS

Hay dos renglones productivos desperdiciados en sus posibilidades, en todo el país y también en Soriano: la cría de porcinos y la avicultura. En la dieta nacional, el consumo de cerdos y de aves es extremadamente reducido y con notables "saltos" anuales, lo que hace muy riesgosa su producción.

Soriano no ha intensificado su explotación de acuerdo con las grandes posibilidades que posee. A pesar de eso, hay ejemplos de alta productividad por hectárea, cuando se han seguido ciertas normas elementales de sanidad, alimentación y manejo de estos animales.

Los inconvenientes mayores para el incremento de estos rubros provienen de la falta de una planificación integral, orientada a elevar el consumo, la desorganización del propio productor rural y la desproporción del desarrollo técnico de la producción en relación con las deficiencias de comercialización.

En el departamento de Soriano existe un alto número de explotaciones dedicadas a cremerías, que se complementan con los renglones que anteceden.

SUPERACION RURAL

En Soriano se ha registrado el proceso, común y universal, de asentamiento del individuo en base a la colonización estatal y privada de tierras.

A pesar del incremento de la población total, durante los últimos años se advierte un significativo estancamiento de la población rural. El crecimiento vegetativo ha disminuido en sus valores porcentuales. La emigración rural, además, es una evidente realidad. Lo muestran no sólo los núcleos estructurales de los centros urbanos más importantes, sino también los cordones de frágiles viviendas que se han establecido en las zonas suburbanas, ocupadas por densos grupos familiares que practican una elemental economía de subsistencia.

La monocultura, los problemas de comercialización de los productos agropecuarios y la inmovilidad

ESTADOS COMPARATIVOS SOBRE LA ZAFRA DE LANA (en kgs.)				
	1 9 6 1		1 9 6 6	
	Total vellón	Total lana	Total vellón	Total lana
Uruguay	59.652.346	70.135.069	64.874.776	77.006.034
Soriano	3.926.160	4.660.000	3.697.785	4.559.737

DESTINO DE LA TIERRA PRODUCTIVA — Hás. y porcentajes						
Uso	1 9 5 6		1 9 6 1		1 9 6 6	
	Uruguay	Soriano	Uruguay	Soriano	Uruguay	Soriano
Pastoreo	14.851.867	600.155 (4,04 %)	15.310.000	680.200 (4,44 %)	15.200.000	660.700 (4,35 %)
Agricultura	1.650.500	252.300 (15,3 %)	1.381.000	205.700 (14,9 %)	1.491.000	225.200 (15,1 %)

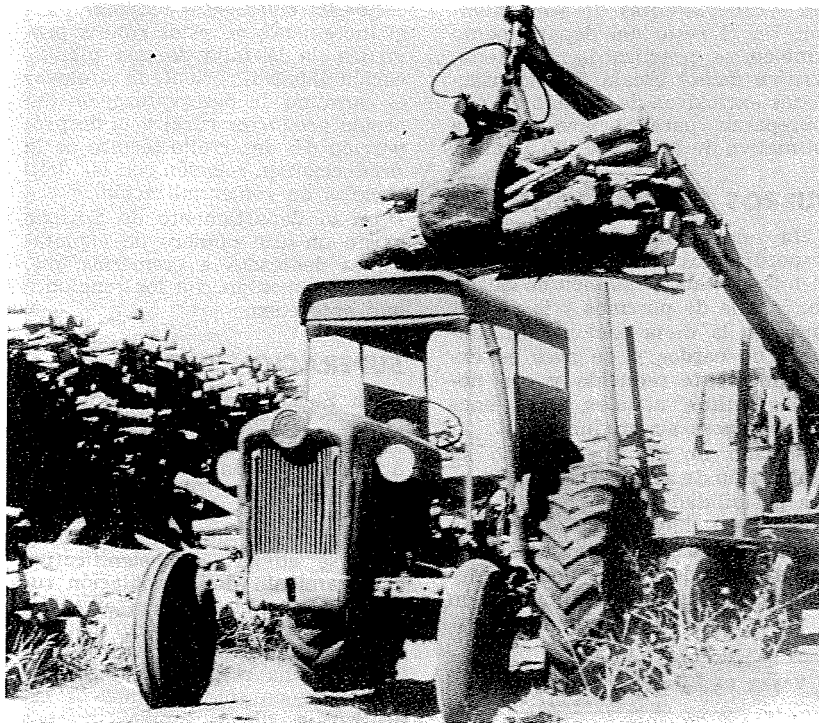


Foto: Álvaro López

Playa de almacenamiento de la madera que pronto será papel (Papelera de Mercedes S. A. - PAMER).

de las estructuras, en lo que se refiere a la tenencia de la tierra, constituyen, entre otros, los factores decisivos en este sentido.

Con la introducción del cultivo de la remolacha azucarera, materia prima necesaria para el abastecimiento del ingenio instalado en las proximidades de la ciudad de Mercedes, se crean nuevas posibilidades de fuentes de trabajo y mejores perspectivas para la población rural. La diversificación de la producción no solamente produce beneficios de carácter económico;

también su repercusión social es de invalorable alcance.

A pesar de que Soriano se encuentra en una situación económico-social más ventajosa que los demás departamentos del país, se puede admitir que con una mejor organización de mercados, en base a soluciones cooperativas preferentemente, y con una mejor orientación del crédito, podrían intensificarse racionalmente varios rubros de real incidencia en la economía nacional. Lo hacen posible la situación geográfica, el suelo y los hombres de Soriano.

ACTIVIDAD INDUSTRIAL

La actividad agropecuaria está acompañada por el sector industrial, de desarrollo menos intenso. Lo representan centros fabriles de considerable envergadura económica, tales como PAMER S. A., INDUSTRIAS HARINERAS SAN SALVADOR S. A., COLESO, LINO TEXTIL S. A. y AZUCARERA DEL RIO NEGRO S. A. (ARINSA), de reciente creación.

PAMER S. A. es una de las primeras industrias papeleras del país. Está ubicada en la ribera del río Negro, en las proximidades de la ciudad de Mercedes. Produce al año 6.500 tons. de papel y 4.000 de pasta. Cuenta con una diversidad de artículos, ajustables en tipo y cantidad, con otras industrias nacionales. Trabaja con materia prima importada o con forestales de origen local industrializados en modernos procesos.

INDUSTRIAS HARINERAS S. A., Molino San Salvador, está ubicado en las proximidades del puerto de la ciudad de Dolores, sobre el río San Salvador. Constituye la segunda planta harinera del país; cuenta con una producción promedio de 1.200 bolsas diarias de harina de alta calidad. Ocupa a 17 personas.

LINO TEXTIL S. A., radicada en la ciudad de Dolores, constituye la primera y única fábrica que industrializa la paja de lino común u oleaginoso sin procesamiento artificial previo, con la sola intervención de los elementos meteorizantes naturales. Este proceso se extiende por un período de un mes aproximadamente, para pasar después a la acción industrial con maquinarias apropiadas. El producto se destina sobre todo a la elaboración de cordelería e hilos de varios títulos para el abastecimiento de todo el Uruguay. Sustituye la cuerda importada en años anteriores.

UNA COOPERATIVA LECHERA

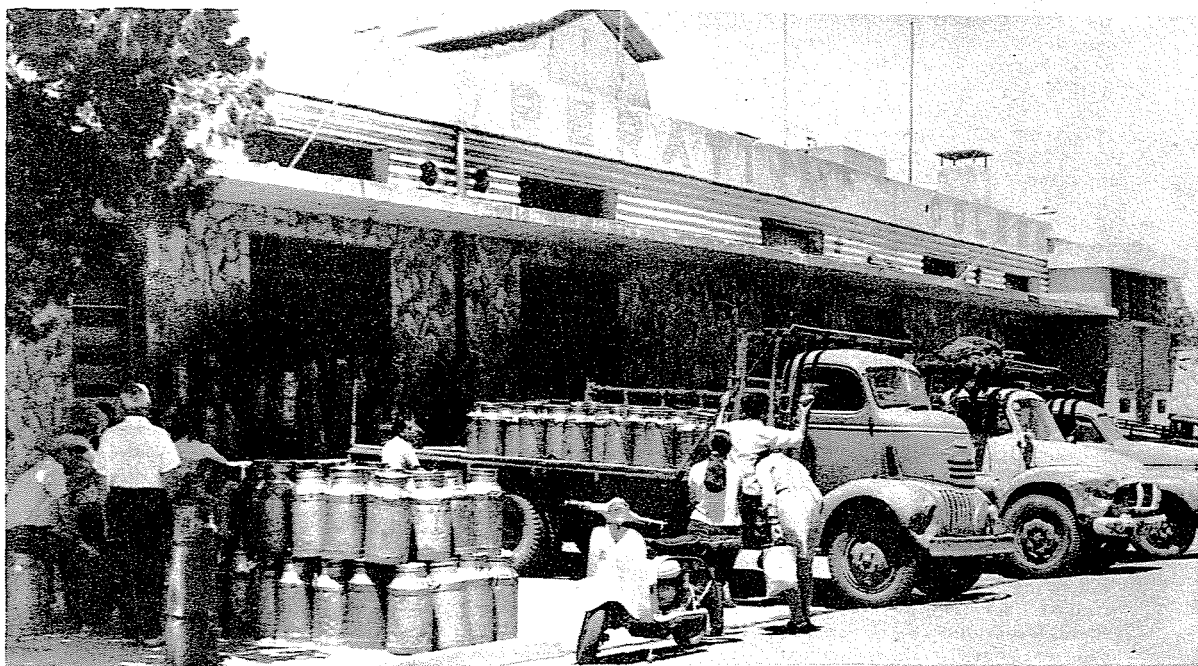


Foto: G. Weltstein

Arribo y descarga de camiones lecheros a la planta industrial de COLESO.

COLESO, Cooperativa de Productores de Leche de Soriano, posee una planta industrializada, con 60 empleados, ubicada en Mercedes, y tiene capacidad de elaboración de más de 20.000 litros diarios como promedio. La

cuenca de 300 tamberos afiliados a la Cooperativa se extiende en un radio de 50 kilómetros aproximadamente, teniendo como eje las rutas 21, 2 y 14. Además de abastecer a la ciudad de Mercedes con leche pasteurizada (8.500

lts. diarios), elabora 74.000 kgs. de dulce de leche, 9.000 de queso y 1.600 de manteca. Sus productos se destinan al mercado interno y especialmente a la exportación (Inglaterra y Brasil).

El monto en efectivo que se vuelca a los productores remiten-tes cooperados, por concepto de leche producida, oscila alrededor de los \$ 80.000.000 anuales. La existencia de COLESO contribuye al incremento del mercado de ganado lechero en el medio, integrando nuevos rubros a la economía regional.

1966 — PRODUCCION EN 12 MESES — SORIANO

Nº de explotaciones	Lts. de leche	Kgs. Crema	Kgs. Manteca	Kgs. Queso
457	16.853.744	235.914	17.228	393.643

Mercedes está sacudida, desde 1968, por la implantación en su área de influencia de una poderosa planta industrial: el ingenio de la Azucarera Río Negro S.A. (ARINSA).

La idea original, concretada en 1963 a partir de pioneros locales (O. Martínez Arana, R. Martínez Imas, A. Gramont, D. Méndez, C. Lavista, J. P. Chilibroste), tiene hoy su materialización más espectacular en una zona de 28 hás., fracción del Parque Mauá cedida por el municipio de Soriano.

Allí están, ya en vías de finalización, dos impresionantes estructuras rectangulares: una que alberga la planta industrial, otra que servirá de depósito para las bolsas de azúcar crudo.

La instalación de la planta corrió a cargo de una empresa de la República Democrática Alemana (*Chemienlagen Export-Import*). El crédito concedido —pagadero en 10 años— incluye el armado del equipo completo (verdadero rompecabezas encajado en origen), el asesoramiento técnico (ingenieros de Alemania Oriental con radicación permanente en Mercedes) y la garantía de funcionamiento.

La fábrica tendrá una capacidad de elaboración de 2.000 toneladas de remolacha azucarera; dará ocupación permanente a 90 obreros y a 200 más durante los cien días de zafra.

Pero las posibilidades laborales se acrecen sobre todo en el área de influencia del ingenio —aproximadamente 60 kms. de radio—; para producir las toneladas antes indicadas será necesario plantar por lo menos 8.000 hás., de un cultivo que, como se sabe, es intensivo y exigente en técnica y mecanización... y por

EL INGENIO AZUCARERO

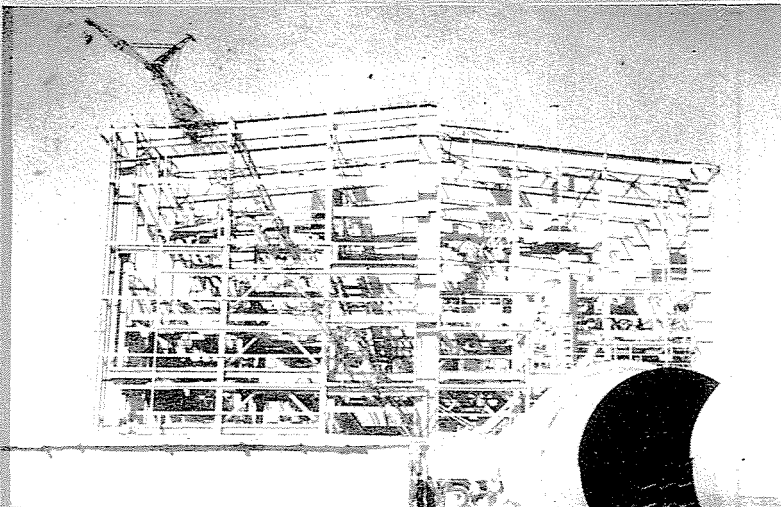


Foto: G. Wettstein

Zona de las calderas, en acelerada construcción.

La mano de obra uruguaya ha revelado una vez más su precisión y rendimiento.

eso mismo caro: 50.000 a 60.000 pesos de gastos por hectárea.

Calculando una dimensión media de 40 hás. por productor, se creará trabajo para 200 productores. Como la mayoría de éstos se dedican hoy en la zona a cultivos extensivos, la mano de obra a emplear será nueva en general, previéndose no menos de 300 hombres con trabajo permanente anual y más de 1.000 obreros agrícolas eventuales que participarán durante tres meses. El transporte de la remolacha ocupará a 50 camiones, con las tareas subsidiarias previsibles.

La trascendencia local de la implantación del ingenio y el hecho de ser una de las contadas industrias creadas en este lapso

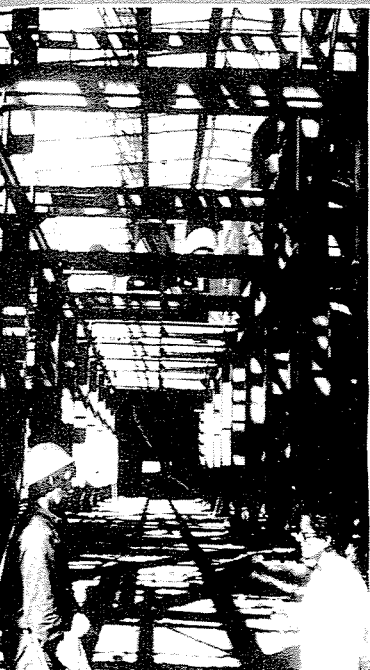
de tremenda depresión económica uruguaya, determinaron que la Sala de Profesores y Estudiantes de Geografía del Instituto de Profesores Artigas realizara en enero de 1970 una investigación de geografía humana sobre el impacto producido por el ingenio en los habitantes de Mercedes.

Los entrevistados (300 de una muestra al azar pero representativa de los diferentes barrios y clases sociales de la ciudad) reconocieron en su totalidad la conveniencia de implantar industrias en el interior del país y superar así la centralización montevideana; destacaron la oportunidad con que ésta se establece, dados la gran desocupación y los bajos salarios existentes en Mercedes, y

un gran número exageró el volumen de la futura mano de obra a utilizar en el ingenio ("varios miles").

El 53 % de los entrevistados está de acuerdo en la realización del convenio con un país socialista: "Mientras le sirva al Uruguay, que haga pacto hasta con China"; "Está bien, no estamos comprando ni vendiendo ni comercializando ideas por hacer un convenio comercial", serían dos respuestas-tipo al respecto.

El esqueleto de la planta principal en el instante previo a ser techado.



Un ajuste de las estructuras metálicas obliga a tareas de trapecista. Al fondo se observa el río Negro.

Todos reconocen el movimiento - material y espiritual - ocurrido en Mercedes a partir del ingenio; y todos recuerdan el enorme despliegue de camiones (argentinos) que traían las 7.000 toneladas de maquinarias desembarcadas en Buenos Aires o en Fray Bentos.

Pero a la vez afirmaron, casi unánimemente, que allí sólo se podía conseguir trabajo "por culpa", fuera ésta política o amistosa. Y no está de más señalar que un primer y duro conflicto laboral ha enfrentado ya a patrones y obreros en el sector construcción.

Algunos pocos no ven resultados favorables ni aun a largo plazo ("Igual se tendrá que im-

portar azúcar"); otros, los más olvidando las crisis agrícolas de frecuencia cíclica en una economía capitalista y dependiente como la nuestra— se reiteran firmes defensores del ingenio: "Esta es una lucha entre los progresistas y los conservadores de siempre".

Y uno está tentado de darles la razón, porque recorriendo las instalaciones crecientes, entre el fragor de tornos y fresadoras y las precisas traslaciones de la grúa gigante, observando el ajuste final de una caldera, parece desconocido este obrero compatriota, tantas veces tachado de haragán, que ha anticipado todos los plazos y asombrado a los propios técnicos alemanes.

OTRAS MANUFACTURAS

A estas actividades cabe agregar la existencia de varias fábricas de mosaicos, ladrillos, raciones balanceadas, equipos transportadores, mecánicos y eléctricos para depósitos; también la fabricación y fundición de implementos agrícolas en talleres especializados, las fábricas de vegetales envasados, de fideos, de aceite de oliva y las bodegas. La preparación de miel cuenta con un núcleo de productores muy bien organizados. Llega a tal calidad y tonelaje la miel de Soriano, que ya se han exportado varias partidas, especialmente para Europa. También se practica con carácter industrial la elaboración de productos porcinos, artículos de madera y el cromado y niquelado de metales.

NUEVOS ELEMENTOS DE PROGRESO

Cabe destacar, como nucleamiento poblacional de cierta originalidad, la existencia de la UNIDAD COOPERARIA N° 1, ubicada en el paraje Cololó, en un establecimiento de 2.229 hás., de propiedad del Instituto Nacional de Colonización. Se trata de una experiencia rural única en su género, que también abarca actividades industriales.

Dentro del movimiento económico cuenta Soriano con dinámicas instituciones gremiales, tales como el Centro Comercial e Industrial de Soriano, con sede en Mercedes, y la Liga Comercial de Dolores. Dichas instituciones aglutinan la casi totalidad del comercio y de la industria departamental. Su actividad ha tenido relieves destacables en defensa de justos principios comerciales. Sus iniciativas han tenido repercusión no solamente en la órbita local, sino incluso en el ámbito nacional.

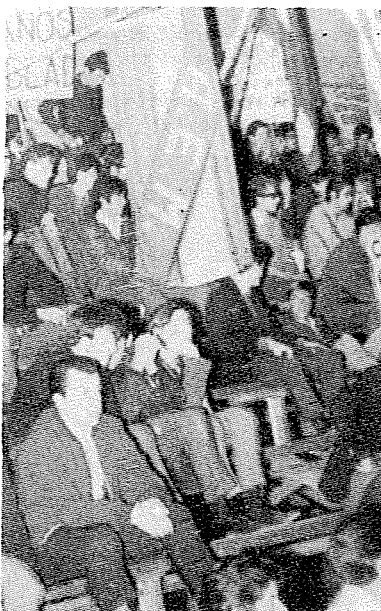
Además de las Cooperativas de Consumo Policial y de Empleados

de PAMER y de la Ideal de Panificación de Dolores, se encuentra en pleno funcionamiento la COOPERATIVA REGIONAL DE DOLORES. Esta entidad, de gran trascendencia económico-social en el medio, tiene afiliados a 1.400 socios, pobladores de la zonas urbana y rurales vecinas. Fue fundada durante el año 1959, prestando un servicio activo de constante superación.

Dentro de las normas que rigen a las cooperativas agropecuarias y de acuerdo con la ley 10.008, están en plena actividad la Cooperativa Agropecuaria Ltda. de Mercedes, la Cooperativa Agropecuaria Ltda. de Dolores, la Cooperativa Agropecuaria Ltda. de José E. Rodó y la Cooperativa Agropecuaria Ltda. de Palmitas.

Si bien su influencia en las respectivas zonas no reviste mayor significado económico, promueven

1° de mayo: obreros y estudiantes.



actividades de cambio en la mentalidad del productor rural, convirtiéndose en factores de cierta influencia hacia una economía mejor organizada. Como en el resto del país, también en Soriano se aprecia la necesidad de intensificar la enseñanza del cooperativismo en los diferentes niveles de la población.

Las cooperativas agropecuarias del departamento congregan alrededor de 1.200 productores asociados, con alrededor de 240.000 hectáreas en explotación, o sea el 27,5 % del área aprovechable del departamento.

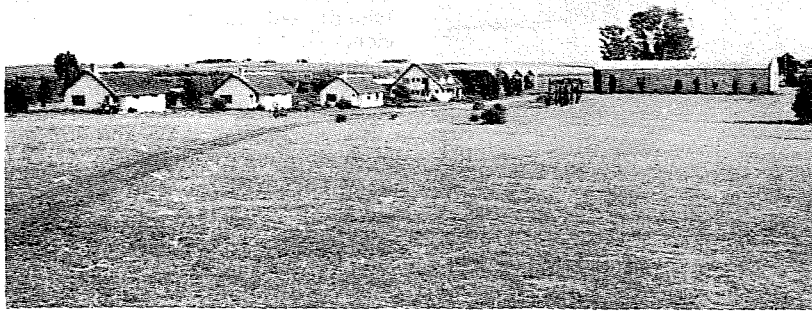
CONCLUSIONES

Existe, en resumen, un marcado predominio del sector primario. Esto refleja claramente los lineamientos económicos básicos en que se encuentra orientada la población. Las actividades agropecuarias constituyen el centro sensible de Soriano, debiendo destacarse el considerable aporte al ingreso nacional que realiza en tal sentido este departamento.

Un factor que ha contribuido en forma preponderante a vigorizar la producción del agro es la calidad del suelo. El 75 %, aproximadamente, está fundamentado sobre capas de Fray Bentos y Pampeano, con un pequeño porcentaje sobre el Cretácico, Calizas de Queguay y Cristalino. Se manifiestan claramente estas condiciones en extensas zonas cubiertas por "Praderas Negras", "Grumosoles" "Praderas Pardas" y "Regosoles".

La elección de los pioneros de la agricultura, quienes a principio de siglo se trasladaron desde zonas lejanas —algunos desde la pampa argentina— y se establecieron en estos campos con un cúmulo de esperanzas como único bagaje, no se vio defraudada a través del tiempo.

LA UNIDAD COOPERARIA N.º 1



Sobre esta experiencia de explotación agropecuaria, una de las pocas cooperativas de producción y consumo existentes en el Uruguay, mucho se ha escrito, tanto para defenderla emotivamente como para atacarla irracionalmente. Son escasos los estudios objetivos e imparciales que desentrañen efectivamente el ser y el quehacer de los cooperarios de Cololó.

Las páginas que siguen constituyen uno de esos raros intentos. Se trata de fragmentos del "Informe de la evaluación económica, social y contable de las explotaciones rurales de la UCN.1", realizada por una comisión designada por el Instituto N. de Colonización en febrero de 1969 e integrada por profesionales ajenos al Instituto: Ing. Agr. Esteban Campal, Cr. Oscar Rodiño, Prof. Germán Wettstein. Dicho informe, terminado en julio de 1969, consta de 265 páginas mimeografiadas y ha tenido hasta hoy sólo una circulación restringida.

LOS ORIGENES

La unidad Cooperaria N.º 1 —Cooperativa Agropecuaria Limitada— fue constituida el 16 de mayo de 1953 por un grupo de productores rurales de la Colonia Agraciada; obtuvo la personería jurídica el 28 de julio del mismo año, y pasó a ocupar en 1959-60, bajo la forma de disfrute precario en arrendamiento, el inmueble rural (2.228 hás.) propiedad del Instituto Nacional de Colonización, ubicado en la 9ª S. J. de Soriano. Tuvo su origen en una iniciativa del funcionario administrativo de la entonces Sección Fomento Rural y Colonización del Banco Hipotecario, Sr. Epi-

menio Bachini. Este, en su libro "La granja cooperativa" (1943) había esbozado por primera vez algunas ideas dirigidas a la transformación del medio rural.

El Estado le brindó una amplia asistencia crediticia (Ley de 22/X/1954, intereses de los bonos del Crédito Agrícola de Habilidadación), que entre 1955 y 1963 sumó casi un millón de pesos, los que —en valores actualizados— significarían hoy casi 44 millones.

El reintegro de esos fondos por la Unidad Cooperativa N.º 1 comenzó recién en 1965, y no ha cubierto hasta el presente más que la quinta parte del aporte original.

Corresponde destacar, sin embargo, que tampoco habría sido posible la concreción de la experiencia si el Sr. E. Bachini y el pequeño grupo de precursores de la Colonia Agraciada no hubiesen asumido con tanta fe, perseverancia y entusiasmo, la defensa y promoción de sus ideas. Una actitud elogiable, dirigida a fines superiores, que por eso mismo obliga a atenuar la severidad del juicio ante los excesos de agresividad, principalmente con respecto al INC, que caracterizan las relaciones públicas de este movimiento.

ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO

Según el art. 2º de sus estatutos —que se rigen por la Ley de Cooperativas Agropecuarias N.º 10.008— la UCN. 1 tiene por objeto principal "la explotación en común de la tierra que se adquiriera en propiedad (o en arrendamiento o en enfiteusis) por la Cooperativa".

No existe un reglamento específico y orgánico que regule las relaciones jerárquicas de la cooperativa con los diversos organismos del Estado que le han venido prestando asistencia financiera y crediticia. La UCN. 1 viene a ser, pues, algo así como un organismo paraestatal que en los hechos opera con plena autonomía, sin otra obligación que la de elevar sus balances a la Inspección G. de Hacienda. Las que mantiene con el INC se reducen a las obligaciones inherentes al pago del arrendamiento del predio de Cololó.

El sistema de gobierno interno se basa en lo que sus dirigentes llaman la "democracia integrada". Las asambleas generales están deliberadamente condicionadas, mediante un sistema de delegación de responsabilidades en personas de estricta confianza de los dirigentes; y como éstos no confían en sus di-



Foto: G. Weltstein.

Mecanización abundante, roturación en curvas de nivel, cortinas rompe-vientos, tres aspectos de una explotación racional de los recursos.

rigidos, el número de tales personas es muy escaso. La mayoría de los entrevistados reconoció que no participa en las decisiones.

Las tareas ejecutivas recaen no en el Consejo Directivo sino en la Administración (a cargo de la señora Hilda Morales desde la fecha de creación). El reglamento interno, en su capítulo "Del autor" señala: "El autor y propulsor de esta experiencia (E. Bachini) se reserva la dirección general de la Unidad a fin de que intervenga directamente para que no se desvirtúen los fines y se empleen los medios humanos".

La actividad principal de la UC está radicada en el inmueble de Cololó (también posee otro en Flores), situado en las mejores tierras del país, donde residen sus autoridades y se centralizan los servicios y operaciones esenciales. En la ciudad de Mercedes presenta un expendio de productos agropecuarios (autoservicio).

Con excepción de una parte de los alambrados interiores, todas las mejoras fijas han sido financiadas por la Unidad. Un listado somero da cuenta de la importancia de sus existencias hoy:

Mejoras fundiarias. Viviendas: 7 con 2 dormitorios, 5 con 3 dormitorios, 1 con 4 dormitorios. Edificio de la escuela. Vivienda para solteros con 12 dormitorios. Un galpón granero. Tambo con locales anexos. Local para grupo electrógeno. Vivienda para tractorista. 2 salas para aves de cría. Torre con depósito de agua. Tinglado para guardar maquinarias.

Además, en ese mismo rubro: plantaciones forestales (79 Hás.),

plantaciones frutales (25 Hás.), y praderas artificiales permanentes.

Semovientes. 867 bovinos Hereford; 356 Holando; 2557 ovinos Corriedale; 25 caballos y yeguas; 4.074 aves New Hampshire y Rhode Island; 146 colmenas en producción.

Maquinarias y equipos. 12 tractores (fuerza total 821 caballos); 5 cosechadoras automotrices.

En síntesis, un valor aproximado a los 80 millones de pesos.

LAS SECCIONES: EL TRABAJO Y SU REMUNERACION

La sección agricultura es la más importante de la explotación; contribuye con casi el 60 % de las entradas brutas. Del total de 2.228 hectáreas de Cololó, 1.300 se dedican a cultivos anuales (trigo, avena, maíz, sudan grass, sorgo granífero) y 205 a forrajeras.

Otras secciones son la apicultura, avicultura, forestal, frutícola, ganadera, hortícola y lechera (ordenadora de 6 órganos, con producción de queso, dulce de leche, crema y manteca).

La sección avícola, con sus funcionales gallineros, de diseño absolutamente original.

Foto: E. Garrone.



Hay además un taller de carpintería, mecánica y electricidad, una sección de consumo y afines, una contable y una de depósito.

La población activa alcanza promedialmente a 70 personas, el 55 % del total ha rotado por varias secciones, por decisión del Director General de la Administración; un hecho que tiene bastante repercusión en el resultado general de la explotación.

La remuneración del trabajo está integrada por un salario en efectivo "liberario") que equivale al establecido por la ley para peones rurales no especializados, y por beneficios en alimentación y vivienda (suficiente y decorosa) que están un 50 % por encima del ficto legal.

ASPECTOS SOCIALES

Durante la investigación fueron entrevistados 60 integrantes de la población activa; la media de edades es de 29,5 años (entre 17 y 66). Hay cuatro hombres por cada mujer, proporción aun más desequilibrada que la habitual en las zonas ganaderas extensivas; por insuficiencia en el número de viviendas ingresan sobre todo solteros jóvenes y son pocas las familias constituidas en el total de 98 habitantes del núcleo.

El nivel educacional era muy alto en el momento de la evaluación: ningún analfabeto y 21 egresados de escuelas de la Universidad del Trabajo sobre el total de 60 entrevistados.

Dos de cada cinco entrevistados se incorporaron a la UC en busca de una experiencia social más completa (la vida en cooperación); uno de cada tres no tenía ninguna información previa o sólo referencias superficiales sobre la UCN. 1. La media de antigüedad es de 4 años.

El grado de capacitación es alto entre los hombres y muy bajo entre las mujeres; para éstas no hay por



Los cooperarios en una de sus escasas recreaciones comunitarias: equipo de fútbol de la U. C. en 1969; de los 13 quedan 7. Foto: G. Wettstein.

ahora otra perspectiva que las tareas domésticas.

El 80 % de los entrevistados consideró que las cosas se podrían hacer mejor en su respectiva sección. Son mayoría quienes sostienen que no hay intercambio de ideas acerca de la marcha de los trabajos.

NIVELES Y MODOS DE VIDA

Los entrevistados consideraron la alimentación que reciben como suficiente; no obstante, las quejas abundan sobre las diferencias de alimentación entre dirigentes y dirigidos. El nivel habitacional es muy alto para la mayoría (todavía habitan una docena de personas en el viejísimo casco de la ex-estancia Las Mercedes). No hay atención médica periódica dentro de la UC (se desestimula incluso la vacunación), pero sí odontológica. La escuela ha funcionado con total irre-

gularidad en la historia de la UCN. 1; persisten conflictos con el CNEPN y los dirigentes de la UC no colaboran para que los maestros oficiales se sientan cómodos y libres en su función.

La jornada de trabajo es de 8 horas y media; se desayuna de 6.15 a 6.45, se trabaja de 7 a 11, se almuerza colectivamente de 12 a 12.30, se trabaja de 14 a 18.30. Los solteros cenan en común de 19 a 19.30; los casados comen por su cuenta en las casas.

Los entrevistados elogian el aspecto comunitario de la experiencia; ese vivir y trabajar en sociedad es lo que más les gusta. Uno de cada dos entrevistados considera que el modo de vida en la UC no es mejor aun porque el centralismo y la actual forma de dirigir no favorecen la experiencia. La mitad de los entrevistados considera que las relaciones sociales dentro de Cololó son regulares o malas;

no hay discusiones ni peleas, pero los cooperarios se visitan poco entre sí. Todos reconocen, al respecto, la necesidad urgente de un centro de recreaciones y reuniones; el entretenimiento principal es el fútbol, y nada para las mujeres. Los solteros salen a bailes —cuando el liberario sobra— a Mercedes o a algunos pueblos cercanos (Villa Darwin, San Dios).

La UCN. 1 es una experiencia muy visitada por interesados reales y por turistas potenciales (8 visitas semanales como promedio, todas las semanas del año); hay entre los cooperarios una creciente resistencia a las invitaciones indiscriminadas.

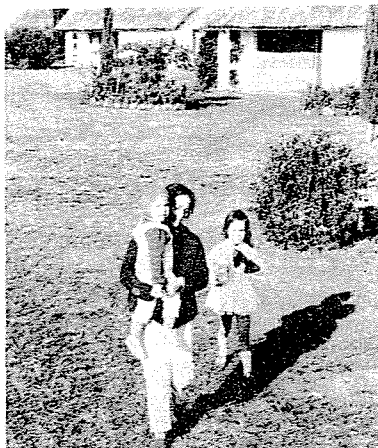
PERMANENCIA Y CAMBIO

Dos de cada tres entrevistados reconocen en la UC fines loables que deben mantenerse (mejora las condiciones de vida, ubica mejor al hombre, transforma el medio rural); pero sólo la cuarta parte de los entrevistados considera que esos fines se están logrando ahora.

La UC es una experiencia de permanencia pero también de tránsito: pasan por ella decenas de personas al año, trabajando. Muchos se van porque no se adaptan, pero también muchos optan por cortar relaciones ante discrepancias crecientes con la Dirección. (De otra manera no se explicaría que de los 60 entrevistados de hace un año queden ahora, en julio de 1970, apenas la mitad.)

Los emigrados, todos, entrevistados también, reconocen la valía de la experiencia y su viabilidad, pero temen por la suerte de la UCN. 1 ante la intransigencia de sus dirigentes y su carencia de autocritica.

De cada 5 entrevistados, 3 consideraron inconveniente e inoportuna la actual política de la UCN. 1 de extenderse a otros campos; consideran positivo que se extienda el sis-



A pesar del excelente local escolar propio, los niños deben cursar a 15 km. de distancia. Foto: E. Garrone.

tema, pero no bajo la tutela de la Unidad.

CONCLUSIONES

El régimen de explotación en común de la tierra y capitales, con servicio de alimentación y vivienda financiada por la comunidad, ha demostrado ser muy ventajoso, tanto en el aspecto social como en el económico.

Los factores económicos e institucionales que la UCN. 1 ha venido operando durante un período suficientemente largo (10 años) como para rectificar posibles errores iniciales, no están organizados adecuadamente. Lo revelan, entre otros, los siguientes defectos:

a) Subocupación de la mano de obra y de las unidades más valiosas de la maquinaria agrícola, lo que significa un doble derroche de recursos disponibles.

b) Uso ineficiente de los excelentes recursos pastoriles espontáneos (la productividad de la tierra en pastoreo y carne es un 30 %

inferior a la de la zona circundante).

c) Manejo inadecuado del ganado lechero, de buen nivel zootécnico, que determina índices muy bajos de producción de leche por hectárea.

d) Amplitud excesiva de secciones productivas y de servicios con utilidad baja o negativa, como las de fruticultura y horticultura, y el expendio de Mercedes.

e) Omisión de cría de cerdos, por oposición sistemática del Director General.

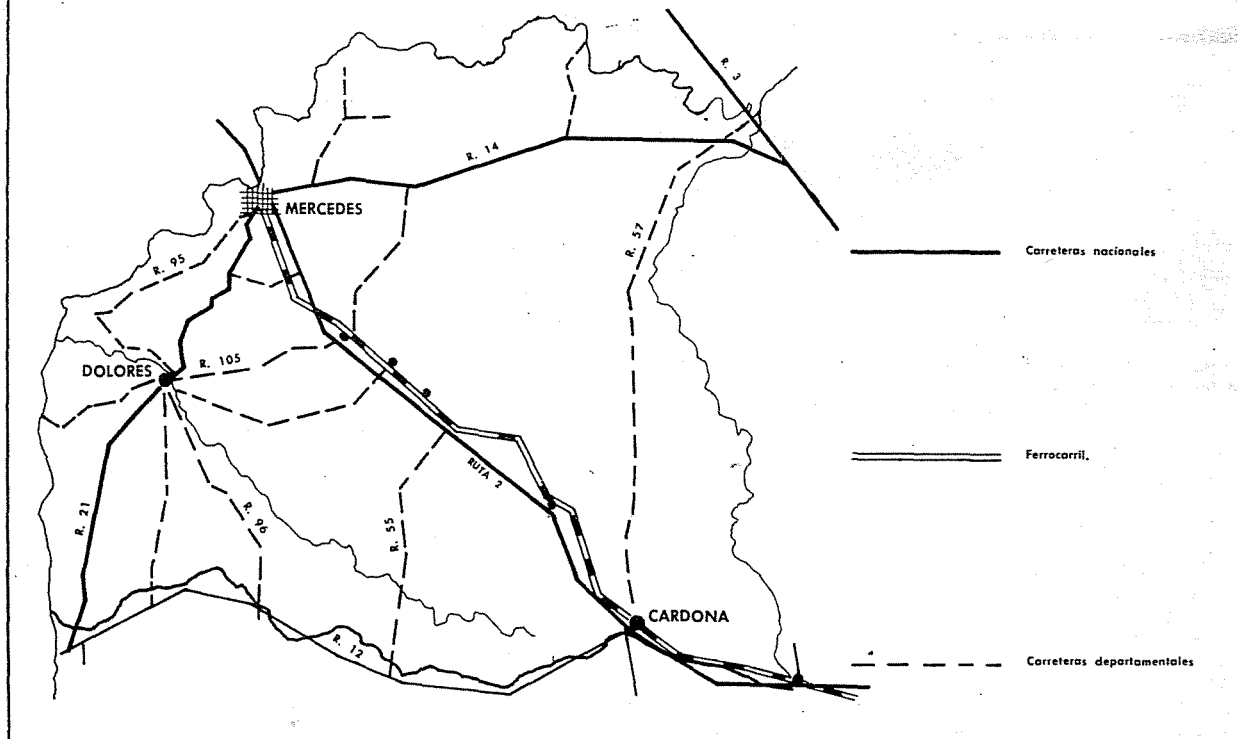
Los hechos anotados demuestran claramente que el cuarto factor de la producción —organización de la empresa— opera en forma ineficiente, entorpeciendo o anulando la interacción productiva de los otros tres factores. Los resultados se traducen en una tasa de capitalización muy baja (un promedio de 2 % anual en diez años) y en un monto excesivamente alto (40 % del activo) de las deudas a corto plazo.

Esta mala organización tiene su origen en las improvisaciones, que constituyen una característica constante de los actos de dirección y de administración; no hay planes ni presupuestos preventivos.

Los defectos de organización señalados, por ser subsanables, de ningún modo llegan a invalidar los resultados positivos, en lo social y económico, de esta experiencia de colonización. Porque al fin y al cabo la situación económica y financiera de la mayor parte de los colonos del INC no es mejor que la de los socios activos de la UCN. 1, y en los casos en que lo es, ello se ha pagado con el infraconsumo de bienes y servicios esenciales para un nivel de vida decoroso.

En consecuencia, los tres miembros del equipo de evaluación de la UCN. 1, sin ninguna clase de dudas al respecto, entienden que esta experiencia debe ser consolidada, perfeccionada y desarrollada.

RED VIAL DE MAYOR IMPORTANCIA



VIAS DE COMUNICACION Y TRANSPORTES

EDUARDO GALAGORRI

En el Uruguay indígena, y por consiguiente también en Soriano, los aborígenes utilizaban pequeñas embarcaciones rústicas para comunicarse y efectuar transportes.

Cuando los europeos llegaron a nuestro terreno, los cursos fluvia-

les continuaron siendo por mucho tiempo el medio casi único para comunicarnos con el resto del Virreinato y del mundo.

La llegada del caballo, traído por los colonizadores, proporcionó el primer medio extra-humano, ágil y

veloz para el transporte y la comunicación terrestres.

Posteriormente, las carretas y carruajes y, ya en el siglo XIX, las diligencias, desarrollaron por precarios caminos naturales el transporte terrestre de cargas y de

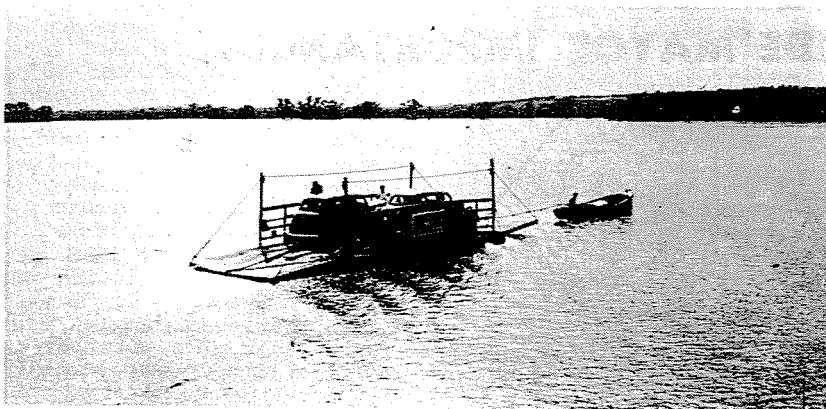


Imagen de un pasado cercano: el cruce del río Negro en balsa, antes de la construcción del puente.

pasajeros. En 1852 llegó a Mercedes, con el presidente Giró, el primer barco de vapor.

Por la década de 1860 se estableció una línea de vapores por el río Negro, entre Mercedes y el río Uruguay, servicio que existió hasta 1930, en que fue suspendido, como consecuencia de la competencia de otros transportes más modernos y más veloces.

Don José Batlle y Ordóñez hizo construir barcos de fondos planos y hélices embutidas, apropiados para navegar los cursos fluviales y lacustres interiores. Tres de estos barcos ("Orden", "Libertad" y "Progreso") fueron destinados a servicios regulares en el río Negro medio, entre Mercedes y Paso de los Toros. Durante algunos años, con la regularidad que permitía la altura de las aguas, se cumplió este servicio de cargas y pasajeros.

En 1901 se inauguró el ramal del ferrocarril a Mercedes, cuya competencia constituyó un importante golpe para el transporte fluvial.

En los primeros años del siglo XX, en medio de inusitada curiosidad, llegan al departamento los

primeros automóviles. El nuevo transporte, ágil y confortable, se impone y demanda servicios y adecuados caminos. Comienza el progresivo e inexorable proceso de expansión de los automotores y la decadencia del reinado de los vehículos de tracción a sangre.

En menos de tres décadas desaparecen las diligencias, sustituidas por los autobuses; el camión demora algo más en desplazar al carro suizo, y las carreteras comienzan a tenderse cruzando el territorio en todas direcciones. Los puentes saltan ríos y arroyos, y luego el pavimento de bitumen da firmeza y seguridad óptima a las rutas. Las primeras líneas de autobuses interlocales e interdepartamentales regulares comienzan a funcionar en Soriano allá por 1930.

Las modernas y funcionales obras viales y las nuevas unidades automotoras que brindan comodidad, rapidez, capacidad y economía, fueron ganando, con mejores servicios, las preferencias de la población. El ferrocarril permaneció detenido en el tiempo e imparable ante el

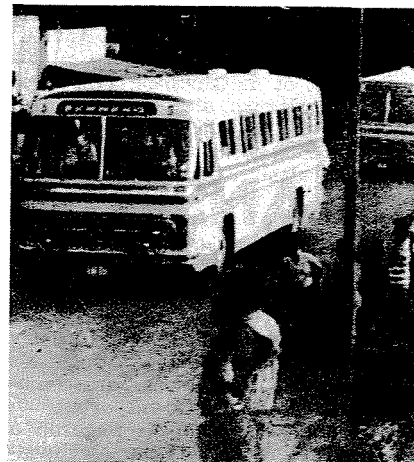
deterioro natural de las vías y el material rodante.

El primer avión llegó a Mercedes en setiembre de 1912, piloteado por el aviador italiano Cattáneo. En 1939 se fundó el Aero Club Mercedes, y poco después se instaló el campo de aviación, hoy Aeródromo "Ricardo Detomasi". En 1941, PLUNA estableció servicios aéreos entre el Litoral-Mercedes y Montevideo, que fueron muy breves e irregulares. Hace muy pocos años, en la década del 60, nuevamente PLUNA estableció servicios entre el Litoral-Mercedes-Buenos Aires y Montevideo, que también son irregulares por falta de adecuado material de vuelo; actualmente están otra vez suspendidos.

TRANSPORTE URBANO

Por la década de 1870, la prensa da noticia de carruajes que hacían el servicio entre el centro y las playas, concurridas entonces por veraneantes porteños. Posteriormente, se establecieron líneas de coches "RIPPLEX", también para

Los autobuses del municipio en su desfile inaugural por los barrios.



conducir bañistas a la playa, en las cercanías del Arroyo Dacá. En 1919, se creó una sociedad para explotar el transporte urbano con autobuses, la que subsistió unos pocos años. Desaparecida esta sociedad, el servicio fue atendido por empresarios que hacían el recorrido dos o tres veces a la semana, conectando los barrios alejados con el hospital y el cementerio. Por 1937 surge una nueva sociedad para el transporte urbano, la que atiende dos líneas, con el mismo recorrido, en sentido contrario. En 1948 inicia sus actividades O.M.S.A., sociedad por acciones, que extiende sus servicios hasta 1969, atendiendo tres líneas. En 1970, la Intendencia Municipal de Soriano, con una flota moderna de omnibuses, atiende cuatro líneas en Mercedes y una en Dolores.

COMUNICACIONES FLUVIALES

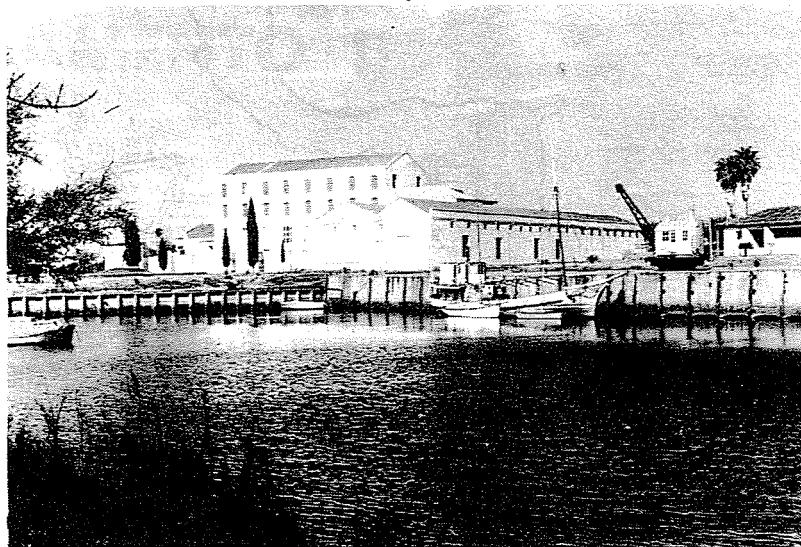
El gran curso del río Uruguay, junto con sus afluentes que corren por Soriano, los ríos Negro y San Salvador, constituyen el sistema fluvial navegable de Soriano.

El río Uruguay nos comunica directamente con los demás ríos de la cuenca del Plata y, por su intermedio, con el resto del mundo.

Aunque frente a Soriano el río es navegable para barcos de ultramar, nuestro departamento no posee puertos en su costa, baja y arenosa, salvo en pocos lugares.

Antiguamente, en la colonia, existió al sur de la boca del San Salvador el Puerto Aldao, y más recientemente se construyeron algunos muelles areneros, que ya no trabajan.

Hay profundidades aptas para puerto en Punta Amarilla y en Punta Chaparro, pero se carece de abrigos naturales. Los vientos del cuadrante sur resultan aquí muy peligrosos; desde los albores de la



El puerto de Dolores... a la espera de tiempos mejores.

Foto: Raúl Praderi.

historia, los hechos así lo demuestran.

Hay un proyecto y recursos para construir un muelle y abrigo para yates, en el Balneario "La Concordia."

El río Uruguay frente a Soriano es un curso de tránsito, principalmente para barcos argentinos que van y vienen a los puertos del Uruguay arriba.

El río San Salvador, el llamado río departamental (toda su cuenca está en territorio de Soriano) es navegable por barcos de 2,50 metros de calado, hasta Dolores, a 23 kilómetros de su desembocadura. El tránsito portuario de Dolores ha decrecido sensiblemente en los últimos tiempos. El principal movimiento proviene del transporte de combustible para la planta AN-CAP.

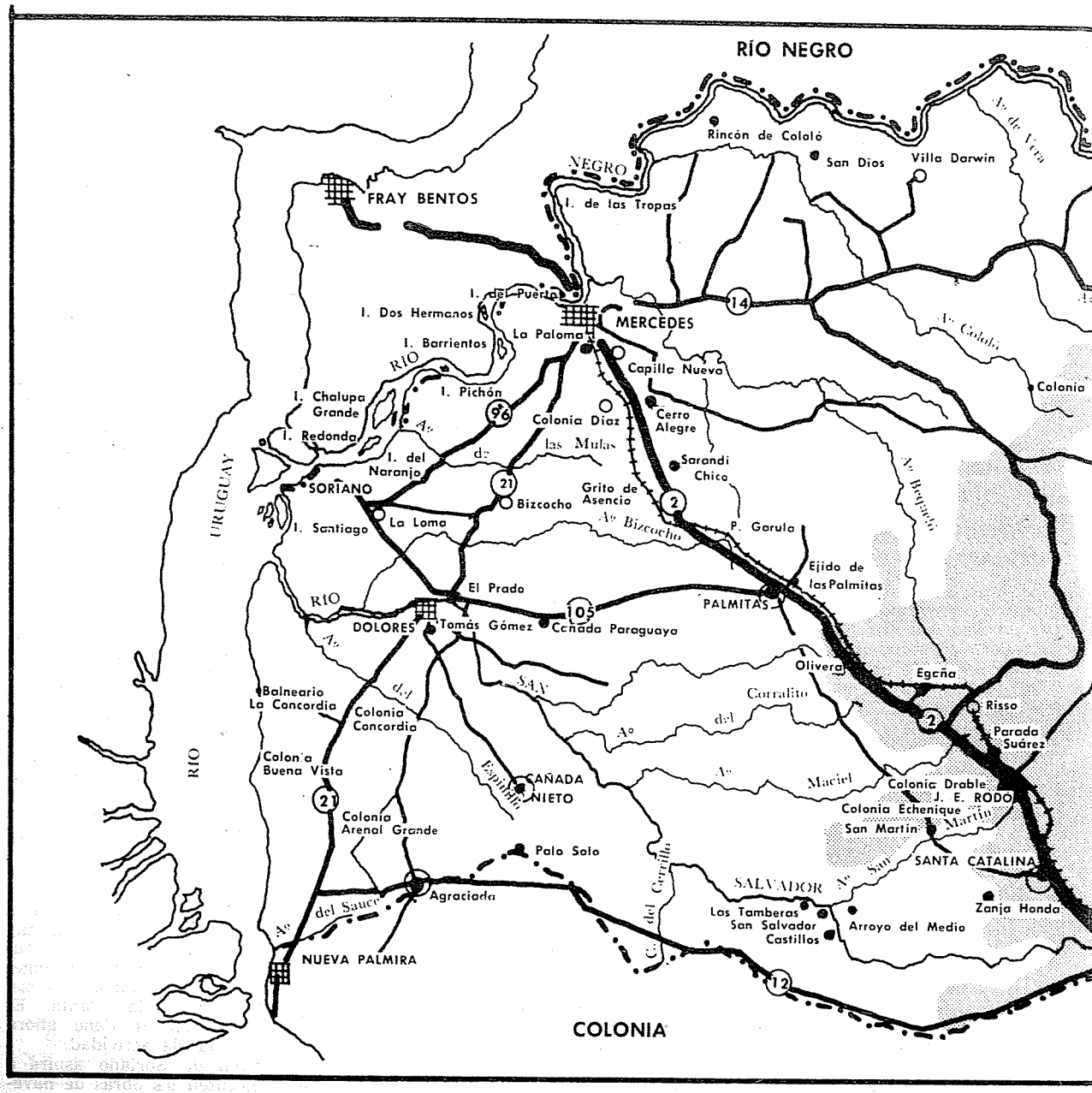
El río está canalizado en tres pasos (del Bizcocho, del Maragato y del Molino Viejo), señalados con

pantallas; posee además balizas para entrar desde el Uruguay.

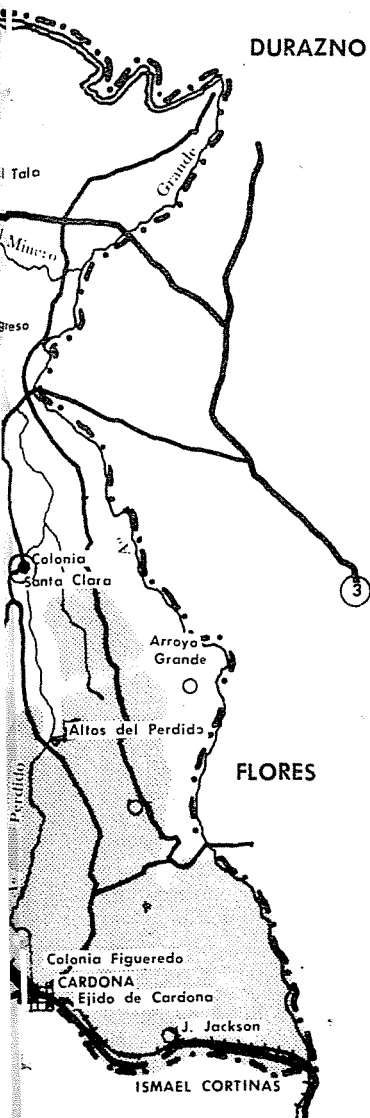
El río Negro es navegable por barcos de hasta un calado de dos metros, hasta Mercedes, a 55 kilómetros de su desembocadura. Su lecho es poco profundo, en razón de la gran sedimentación de arena, principalmente. Tiene varios pasos canalizados (Yaguari, Chalupa, Cañas, Banco de Barrientos, Barrientos, Altos y Bajos, Grasería, e Isla del Puerto), señalados por boyas ciegas.

El tránsito comercial se reduce a barcos areneros, con carbón y leña, pescadores y troncos para la fábrica de papel. En la estación hay un importante tránsito de yates turísticos. Cuando funcione el ingenio azucarero, llegarán barcos con combustible para la planta. El puerto de Mercedes tiene ahora una muy reducida actividad.

El pueblo de Soriano aspira a que se ejecuten las obras de nave-



DEPARTAMENTO DE SORIANO



0 a 100 mls.



100 a 200 mls.



Capital Departamental

Ciudad

Villa

Pueblo

Centro Poblado

Caserío

Estación



Carretera Primaria

Carretera Secundaria

Camino Mejorado

Camino Primario

Via Férrea

Limite Departamental

Arroyo Río

N



gabilidad del río Negro hasta la futura represa del Palmar, cien kilómetros arriba de Mercedes, para que luego, mediante esclusas, sea posible el acceso al lago, así como a Baygorria y Rincón del Bonete, con lo que se abriría una ruta fluvial transversal en el país de insospechadas proyecciones. El desnivel entre Mercedes y Palmar alcanza aproximadamente a 5,50 metros; las principales rápidas están en Salto Chico (m. 0,75), Salto Grande (m. 0,93), Yapeyú (m. 0,65), Vera (m. 1,41) y Arroyo Don Esteban (m. 0,30).

Todos estos desniveles tienen fondo rocoso, y a veces se producen en un largo trecho en el sentido de la corriente del río. Dada la conformación morfológica y geológica del cauce, y el régimen del río, lo más conveniente sería construir una o más represas de navegación para elevar convenientemente el nivel del curso.

Otras obras necesarias para la navegación en Soriano, además de la citada navegabilidad del río Negro serían:

1º) La reparación del muelle de Villa Soriano, peligrosamente deteriorado;

2º) La construcción de un canal sobre fondo de arena y barro, entre Isla Pepe Ladrón y la boca del San Salvador, que reduciría a la mitad la intercomunicación de los ríos Negro y San Salvador, por lugar abrigado, y

3º) La instalación de boyas adecuadas en el río Negro. Deberá cuidarse y controlar su ubicación y existencia para asegurar la navegación sin riesgos.

TRANSPORTE FERROVIARIO

La línea ferroviaria atraviesa el departamento de sureste a noroeste, dividiéndolo en dos porciones de semejante superficie, luego de tran-

sitarlo por el lomo de las cuchillas Grande y del Bizcocho, y llegar hasta Mercedes.

Recorre en Soriano 140 kilómetros en diez estaciones y cinco paradas. La estación de Mercedes, por el movimiento de carga, es la novena del país. Este medio de transporte, que alcanzó notable eficiencia, está sufriendo una penosa crisis. Se exige una renovación de material rodante, de tracción y de vías. Sin material y con malas vías, la competencia con los automotores es progresivamente desfavorable para el ferrocarril.

Los servicios de pasajeros, tradicionalmente cuatro diarios (uno de ida y uno de regreso por la mañana y otro tanto por la tarde), han sido reducidos a dos, con el consiguiente trastorno para la comodidad de los usuarios.

Además de las soluciones comunes al ferrocarril nacional, entendemos que es de impostergable necesidad local conectar por vía férrea Mercedes con Ombucitos, para permitir el directo acceso al puerto de Fray Bentos, y la unión de las líneas del litoral norte con las líneas del litoral sur. El puente de Mercedes es mixto y permite el cruce ferroviario.

CARRETERAS

Soriano posee excelentes carreteras nacionales, departamentales y vecinales.

Cuenta en su territorio con diez rutas nacionales; tres de ellas salen de Mercedes en forma radiolar, los tres ejes viales del departamento: la 2, la 14 y la 21 (ver pág. 37).

La ruta 2, conjuntamente con el ferrocarril, constituye la columna vertebral de Soriano. La ruta 2 une Fray Bentos con la ruta 1 en Rosario y por ésta nos conecta con Montevideo. Tiene 97 kilómetros en Soriano y está bituminizada

desde 1963. Por ella circulan 383.000 toneladas anuales (Informe Ingeroute) y un estimado de 200.000 pasajeros anuales, con 18 omnibuses diarios.

La ruta 21 une a Mercedes con Dolores, Nueva Palmira, Carmelo y Colonia. Bituminizada en 1968 en el tramo Mercedes-Dolores, se ha proyectado su bituminización total. Tiene 85 kilómetros en Soriano, una circulación de 118.000 toneladas anuales (Ingeroute) y un estimado de 80.000 pasajeros con 10 omnibuses diarios.

La ruta 14 une Mercedes con La Coronilla, en Rocha. Tiene 80 kilómetros en Soriano, y se comenzó a bituminizar en 1967. Tiene una circulación estimada de 15.000 pasajeros anuales con cuatro omnibuses diarios.

La ruta 3 cruza el ángulo nordeste del departamento, atravesándolo en un kilómetro entre el puente de Paso del Puerto y el de arroyo Grande, inaugurados a mediados de la década de 1940. Está bituminizada. No influye sobre Soriano.

La ruta 12 une Arroyo Grande con Playa Agraciada y Nueva Palmira, por la cresta de las cuchillas Grande y de San Salvador. Se ha proyectado su bituminización.

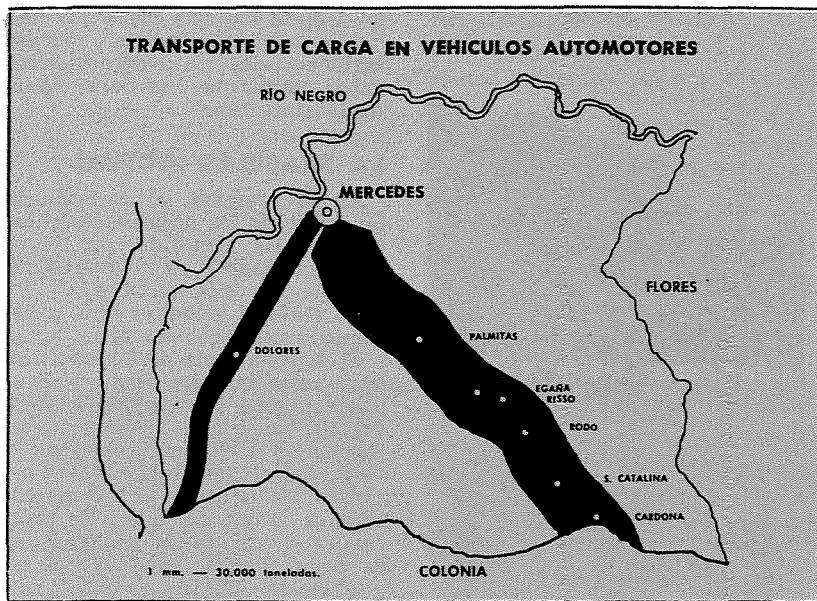
La ruta 95 une Mercedes con Villa Soriano. Tiene 37 kilómetros de extensión y una circulación estimada de 12.000 pasajeros anuales, con dos omnibuses diarios.

La ruta 96 une Villa Soriano con Dolores, Cañada Nieto y Palo Solo en la ruta 12.

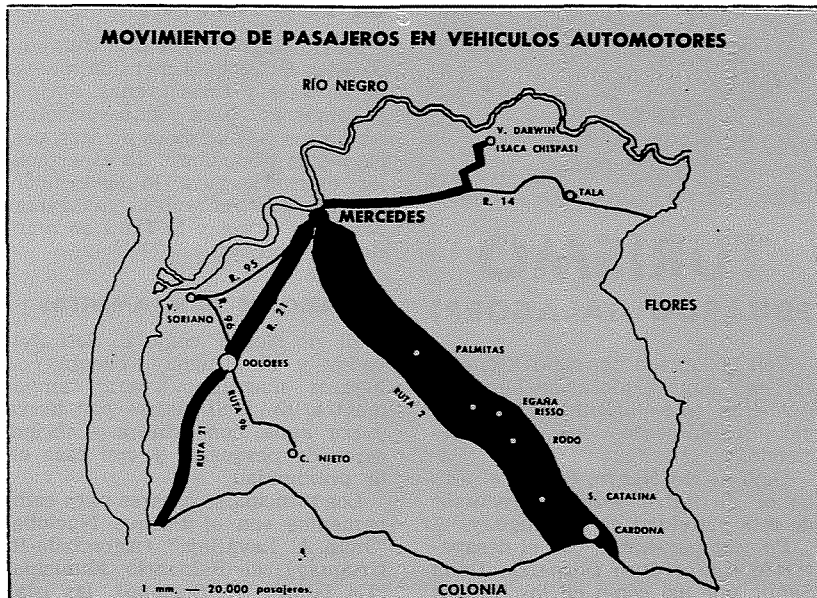
La ruta 105 une Dolores con Palmitas. Tiene 37 kilómetros de extensión. Se proyecta su bituminización. Es la comunicación más directa de Dolores con Montevideo.

La ruta 55 une José Enrique Rodó con Ombúes de Lavalle y Conchillas.

TRANSPORTE DE CARGA EN VEHICULOS AUTOMOTORES



MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN VEHICULOS AUTOMOTORES



La ruta 57 une Cardona con Trinidad. Es la mejor cortada de los departamentos del centro-norte para llegar a Colonia, Carmelo y Nueva Palmira. No está pavimentada.

En materia de carreteras, cabría destacar la necesidad de realización de cinco obras viales de interés para Soriano:

1º) Bituminización de la radial al Parque Nacional de la Agraciada.
2) Rápida construcción y bituminización de la radial proyectada al Palmar.

3º) Construcción de una carretera y un puente que conecten la carretera Altas del Perdido con la carretera a La Laguna, cerrando el circuito este del departamento.

4) Construcción de una radial que conecte la ruta 3, en Parque Bartolomé Hidalgo, con la ruta 14, facilitando el acceso al norte, y el pasaje desde el arroyo Grande hacia la ruta 14 cuando está crecido el Paso Lugo.

5º) Construcción bituminizada de la radial ruta 2 a ruta 24 (Ombucitos) ofreciéndose una cortada que una a Mercedes con el litoral norte y el este de Río Negro.

AVIACION

Hasta hace poco tiempo Mercedes estaba servido por una sola línea aérea de pasajeros, la de PLUNA, que viniendo de Rivera, Artigas, Salto y Paysandú, tocaba a Mercedes y cruzaba hasta Buenos Aires; con el litoral no hay otras comunicaciones rápidas y directas.

Soriano tiene tres campos oficiales de aterrizaje. El aeródromo "Ricardo Detomasi" de Mercedes, con pista de césped operable para DC3, aduana permanente y servicio meteorológico y radiotelefónico de PLUNA, es asiento del Aero Club Mercedes; en el de Dolores funciona el Aero Club Dolores, y hay además un campo de aterrizaje en Cardona.

EL RIO MILAGROSO Y PRECURSOR

La fama de las propiedades medicinales de las aguas del Hum nos viene de la época prehispánica; constituye una tradición que ha continuado hasta nuestros días, a través de sucesivas generaciones.

En la época de la colonia, en 1745, el jesuita español Pedro Lozano afirmó que estas propiedades provenían de la gran cantidad de zarzaparrillas que crecían en las costas, y cuya sustancia se disolvía en las aguas.

El río milagroso atrajo, a través de los tiempos, a numerosos visitantes.

A la entrada del siglo XIX, el rey Carlos IV de España concedió a Villa Soriano el título de Puerto de la Salud del Río Negro, lo que aumentó el prestigio de estas aguas. Los propios virreyes llegaron a mandarla buscar directamente en toneles conducidos por barcos.

Fue en el siglo pasado cuando se hizo más intensa la afluencia de turistas, quienes en su mayor parte provenían de Buenos Aires; entre ellos se contaron distinguidas personalidades políticas, culturales y militares.

En Villa Soriano se construyó un hotel (actual edificio de la Aduana) y en Mercedes funcionaron varios hoteles y fondas que hacían su negocio con los centenares de porteños que llegaban a veranear.

Don Domingo de Ordoñana, gran defensor de las cualidades de las aguas del río Negro, llevó una muestra de las mismas en un viaje a Europa y la hizo analizar en París con el químico Will. Este científico catalogó a las aguas en el grupo de las sulfhídrico-sulfurosas, aptas para la cura de las enfermedades de la piel, de las vísceras abdominales, de las obstrucciones uterinas y los virus sifilíticos.



TURISMO

EDUARDO GALAGORRI

Con la llegada del siglo XX, este turismo, cuya explotación lamentablemente no se orientó ni se atendió debidamente, fue desapareciendo.

Dejó al río Negro, eso sí, el alto honor de haber sido el precursor de esta actividad en el Uruguay.

Por eso pensamos, con el desaparecido conterráneo Fernando Della Santa, que así como en los campos

de Asencio hay una placa que reza "Aquí surgió la patria", en las márgenes del río Negro debiera haber otra que señalara: "Aquí nació el turismo".

LA REALIDAD ACTUAL

En el presente, el mencionado renombre de las propiedades curativas de las aguas del río Negro se ha olvidado y ya no representa ninguna atracción turística.

La realidad actual es otra, y debemos manejarnos con ella.

El departamento de Soriano, con una campaña muy feraz, cuenta con tres ríos de singular belleza, dos de los cuales lo bordean, el Uruguay y el Negro, y otro que lo atraviesa, el San Salvador.

Aquí, en la esplendorosa hermosura de estos ríos, están las principales y casi únicas posibilidades de desarrollar un turismo especial y creciente.

UN RIO FASCINANTE

El río Negro ofrece una treintena de islas de verde esmeralda, playas de doradas y finas arenas, abrigos y amarres para embarcaciones, umbrosos y policromos montes, pesca y caza abundante, un espectacular escenario para la navegación, y mil deslumbrantes panoramas donde la fauna y la flora se mantienen vírgenes.

PARAISO DE CAMPAMENTOS

El río Negro, como el San Salvador y el Uruguay, cuenta con lugares magníficos para campamentos, de fácil acceso por tierra y por agua, con sombra y abrigo, cerca de pesqueros y con caza en la proximidad.

Los principales lugares para campamentos son el Parque Nacional "Juan A. Lavalleja" (Agraciada-R. Uruguay), el Balneario Municipal "La Islita" (V. Soriano), las islas

fiscales del R. Negro, el Parque Nacional "Viera y Benavidez" (Asencio-Ruta 95), el Parque Mauá (Mercedes), el Parque "Guernica" (Mercedes), el futuro parque en Palmar (R. Negro) y el Parque "Bartolomé Hidalgo" (R. Negro y ruta 3).

Es un verdadero rosario de campamentos distribuidos en lugares estratégicos, con atractivos variados y diferentes.

NAVEGACION DE PLACER

La situación geográfica de Soriano, frente a la gran urbe de Buenos Aires, en la que hay tantas embarcaciones de turismo, trae como consecuencia que centenares de ellas se internen en sus ríos, en procura de solaz y descanso.

La navegación con cruceros y veleros, con botes y canoas, de remo y de motor fuera de borda, entre playas y pesqueros, uniendo islas

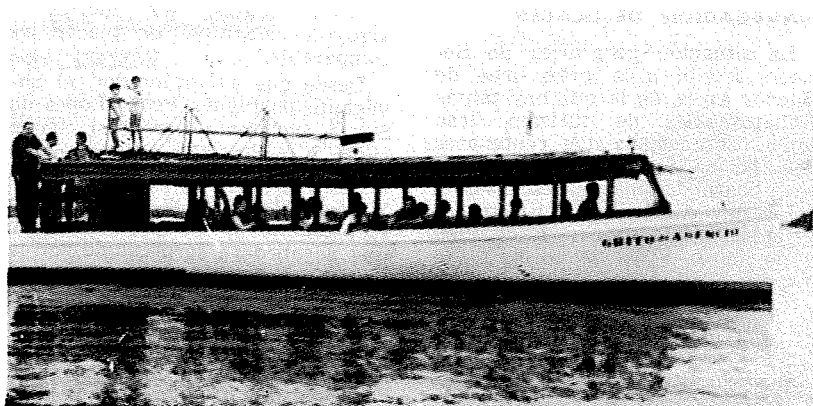
y campamentos, por puertos y arroyos, constituye un placer incomparable.

Desde que su explorador, el navegante portugués Pedro Lopes de Souza exclamara hace casi cuatro siglos y medio: "No se pueden decir ni escribir, las cosas de este río y las bondades de la tierra", hasta el presente, no ha habido viajero que no quedara sorprendido por la magia del río Negro.

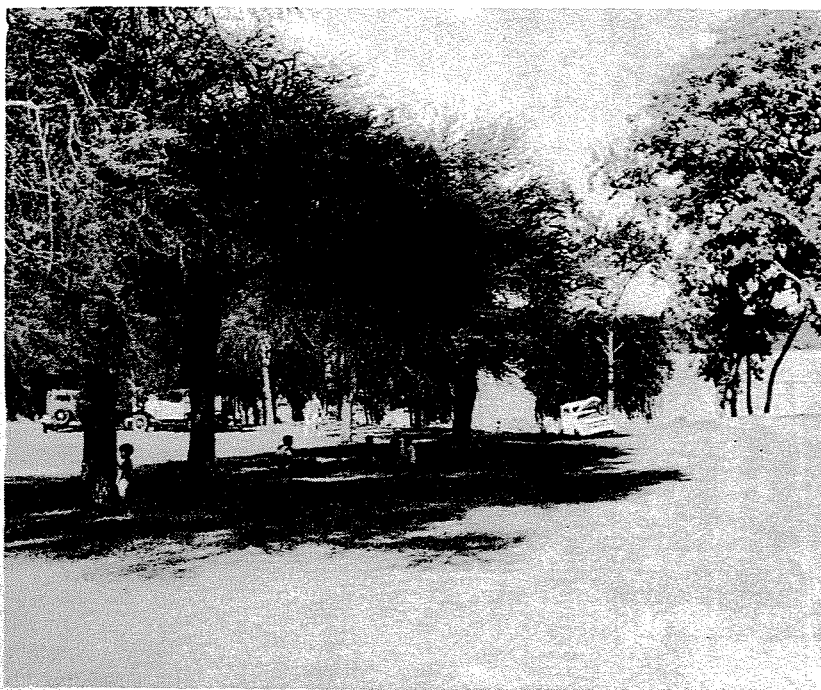
Avíos de pesca, sartén y algún previsor salamin. Pero ríos y montes siguen brindando, generosos, sus dones.

Foto: Raúl Praderi.





Uno de los más gratos atractivos de la zona: excursiones por el río Negro.



El Parque Mauá, hasta hace poco en el abandono y hoy acondicionado como excelente centro turístico.

Para las actividades náuticas, debemos destacar la colaboración y servicio que, con desinterés y eficacia, prestan al respecto todos los clubes: San Salvador, de la Concordia, el Náutico de Dolores, los pescadores de "El Surubí", el Club de Remeros "Mercedes" y "El Ayuí" de Mercedes y "El Dorado" de Parque Hidalgo.

PESCA FLUVIAL Y CAZA EN CAMPOS Y MONTES

La pesca es variada y abundante en sus ríos y arroyos. Dorado, boga, tararira, bagre, pejerrey, patí, pacú, surubí, mojarra, son entre otras las especies más conocidas y más cotizadas.

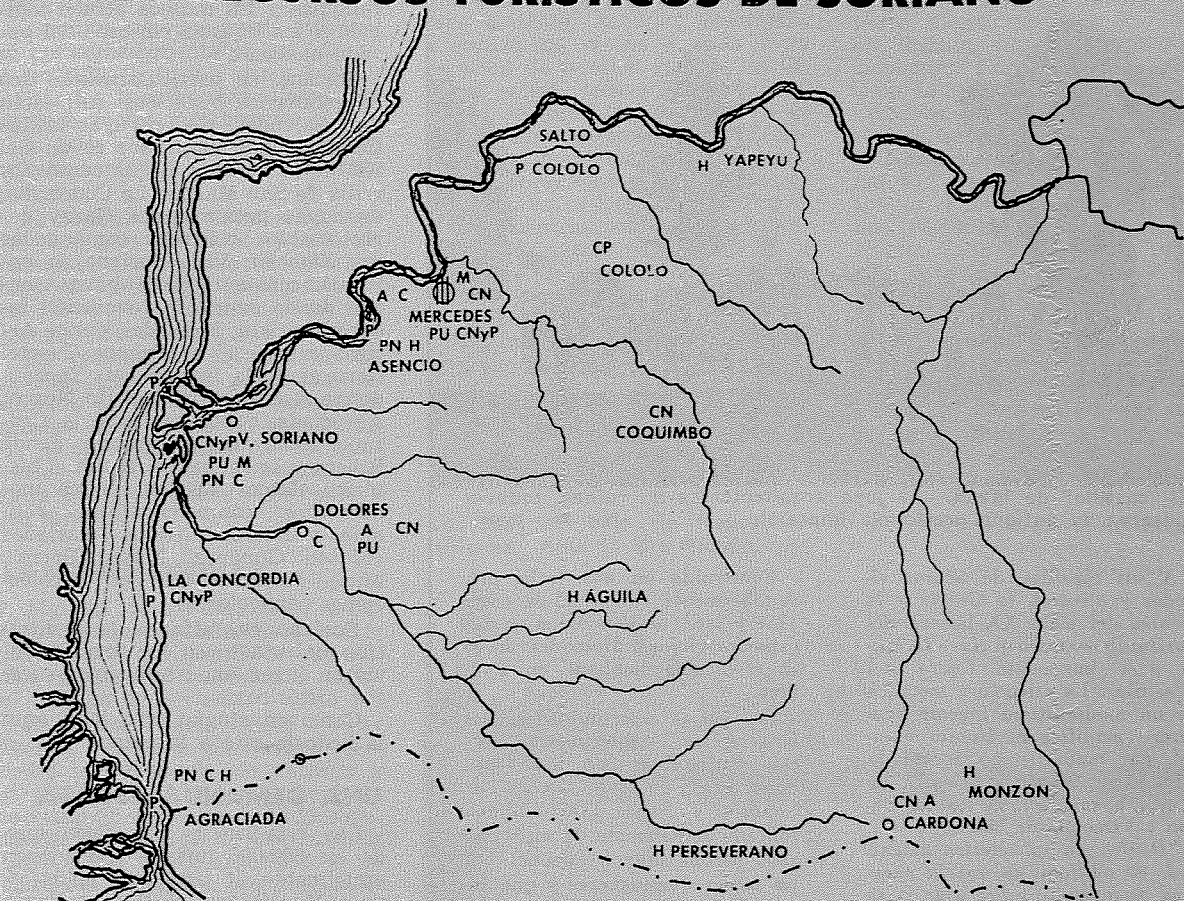
Buenos pesqueros son Punta Chaparro, La Concordia, Punta Amarilla y Pepe Ladrón en el río Uruguay, y Boca Falsa, los Galpones, Banco Grande y Asencio en el río Negro. Punta Chaparro y la boca del río Negro están considerados los mejores pesqueros fluviales del país.

La caza es también generosa. En las costas barrosas de los ríos y algunos arroyos se han multiplicado los ciervos y los jabalíes, especies exóticas que, fugadas de su cautiverio en el Parque Anchorena, Colonia, han proliferado en vida natural.

Agreguemos a estas especies foráneas la pava de monte, el pato silvestre, la perdiz, la martineta, la mulita, el tatú, el carpincho y el ñandú. Hay además dos especies, la liebre y la paloma, que superabundan en los montes del Negro y el Uruguay, cuya caza es libre y que ofrecen buena carne.

Ello no obstante, creemos que la fauna y la flora deben protegerse, evitándose la cacería destructiva y descontrolada.

RECURSOS TURISTICOS DE SORIANO



- PN PARQUES NACIONALES
P PESQUEROS
CNyP CLUBES NAUTICOS Y PESCA
M MUSEOS
CP CANCHAS DE FOLIO
CN CENTROS NATIVISTAS
H LUGARES HISTORICOS
C CAMPAMENTOS
A AERODROMOS
PU FUERTOS

(Agraciada, Asencio, B. Hidalgo)

(Yaguari, Asencio, Salto, Cololo, B. Hidalgo, La Concordia, P. Chaparra)

(La Concordia, Dolores, V. Soriano, Mercedes, B. Hidalgo)

(Mercedes)

(Cololo, Mercedes)

(Mercedes, Dolores, Cardona)

(V. Soriano, Asencio, Mercedes, Agraciada, Dolores, Yapeyu, Coquimbó, Aguila, Perseverano, Monzon)

(Agraciada, La Concordia, Dolores, V. Soriano, Mercedes, R. Negra, B. Hidalgo)

(Mercedes, Dolores, Cardona)

(Dolores, V. Soriano, Mercedes)

BANQUERO DEL IMPERIO, ESTANCIERO EN SORIANO



El "castillo" de Mauá, una joya arquitectónica en ruinas, todavía conserva su antigua prestancia imperial.

Foto: Raúl Praderri.

A sus espaldas, de añosos viñedos y olivares, la ciencia y la técnica del siglo XX borran del horizonte — monte y río — la hasta ayer imponente figura del "Castillo". La estructura metálica de un modernísimo ingenio azucarero modifica el ámbito natural, por tanto tiempo apropiado para la "estancia-fortaleza" de Irineo Evangelista de Souza, Barón y Vizconde de Mauá.

"Dentro de su relativa magnitud, el edificio no revela excesiva ostentación, sobre todo si se tiene en cuenta la cuantiosa fortuna de su primitivo dueño. Pero es una expresión muy fiel de la gran estancia rural de la segunda mitad del siglo pasado, y símbolo, además, de un movimiento fundamental de transformación en la economía rural del país..." (Washington Lockhart, Revista H. de Soriano, número 10.)

Construido en una fecha presumiblemente comprendida entre 1857 y 1862, alojó a Mauá en sus contados viajes a Mercedes, desde su residencia habitual en Londres.

En varias oportunidades, las lanas de su establecimiento fueron distinguidas con menciones honoríficas en exposiciones de Londres y París. Este edificio, rodeado actualmente de un remozado parque muy frecuentado en las tardes domingueras y que recuerda las penurias de nuestro país en vías de formación, constantemente amenazado por la absorción brasileña, podría convertirse en importante centro de atracción, previa restauración y reglamentación de su funcionamiento y cuidado.

Glauco Cabrera.

LA HISTORIA A LA MANO

Los lugares, los monumentos, las reliquias y los museos atraen también a los turistas curiosos del pasado nacional.

Soriano es particularmente rico en escenarios históricos. Allí están San Salvador, río en cuyas orillas Gaboto fundó el primer fortín del Río de la Plata y al que cantó Zorrilla de San Martín; La Concordia, en cuyas proximidades Garay derrotó a los charrúas comandados por Zapicán; Villa Soriano, la población más antigua del país; Asencio, donde surgió la revolución independentista; Mercedes, donde Artigas estableció el Primer Cuartel General de la Revolución; Yapeyú, donde el Éxodo cruzó el río Negro; Agraciada, donde se inició la Cruzada Libertadora; Monzón, donde Rivera y Lavalleja se dieron el histórico abrazo. Existen además monumentos conmemorativos, reliquias y museos nutridos y variados (Museo "Giménez", Museo "Berro", Museo Instituto "Campos" y colecciones particulares).

Soriano es "alfa de la civilización oriental"; en su terruño tuvieron lugar importantísimos sucesos históricos.

Como en ningún otro lado, aquí la historia está a la mano.

UNA DEMANDA ESCASA

Las estadísticas nos dicen que, de los 600.000 turistas que vienen anualmente al Uruguay, el 54 % va a Montevideo, el 21 % a Punta del Este, el 8 % a Piriápolis y el 17 % restante a otros puntos del país.

Del 17 % restante es lógico suponer que la mayoría vaya a los otros departamentos turísticos como Canelones, Rocha y Colonia.

Y del último resto, todavía, han de recibir la mayor parte los departamentos fronterizos, como

Rivera, Artigas, Salto, Paysandú y Río Negro.

Significa esto que puede estimarse aproximadamente en un 0,20 % a un 0,30 % (o sea entre 1.000 y 2.000) los turistas extranjeros que Soriano recibe anualmente.

A esto habrá que agregarle el turismo interno, que es bastante mayor.

El turismo que viene a Soriano lo hace muy de paso; quiere excursiones (sobre todo fluviales) y algo de "camping", principalmente en Carnaval y Turismo; pocos son los que vienen para pescar.

En realidad la mayoría de los turistas que llegan a Soriano no disfruta de todo lo que tiene a su alcance. Hay oferta no aprovechada ni orientada para que se aproveche, y hay poca demanda por falta de información y estímulo a los turistas.

LAS PERSPECTIVAS

Algunas obras nacionales e internacionales de inmediata y mediana realización, serán de automática y sustancial incidencia sobre el turismo de Soriano.

El puente Puerto Unzué —Fray Bentos, que ha de convertir a Mercedes en la puerta de entrada y salida del país, y que verá un torrente de visitantes de la Mesopotamia, del Litoral, de Córdoba, de Cuyo y del Norte argentino, e incluso del Paraguay, nos proporcionará una corriente de viajeros que, con hábil estrategia, podemos retener en parte. Otro tanto ocurrirá con la ruta 14, nexa directa entre Argentina y Brasil a través del Uruguay.

La represa del Palmar, colosal obra de la técnica, concitará, por otra parte, un previsible interés turístico y estimulará la navegación fluvial al facilitar la navegación del río Negro y crear un formidable lago.

El Parque Nacional del Río Negro, proyecto del que hablamos en otro capítulo, con la forestación adecuada de costas e islas y la creación de parques-granjas en lugares estratégicos y panorámicos, serían factores importantes en el mismo sentido, como las facilidades para construcción de hoteles, el establecimiento de clubes deportivo-sociales, el loteo para la formación de centros poblados, la habilitación de lugares para camping, la profusión de embarcaciones colectivas e individuales y confortables en Mercedes y Dolores.

Hay un viejo proyecto para instalar un casino en Mercedes, pero la autorización legal ha sido y seguirá siendo de difícil obtención.

Todo esto debe formar parte de un coherente plan de inversiones acorde con lo que se quiere obtener.

Actualmente, las inversiones y el personal del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo en Soriano, son prácticamente inexistentes. Por su parte, el municipio de Soriano sólo tiene dos funcionarios específicamente afectados a estas tareas.

Creemos, con el Director Nacional de Turismo, que el puente Fray Bentos - Puerto Unzué abrirá enormes posibilidades turísticas al río Negro. Estimamos que la orientación debería centrarse en el "camping" moderno y organizado, la pesca y la navegación. Es fundamental tener en cuenta que no se puede desarrollar turismo sin inversiones adecuadas y suficientes. De la habilidad en la estrategia que se use, y del empuje en el trabajo, depende que los turistas sólo transiten por Soriano, o se detengan aquí.

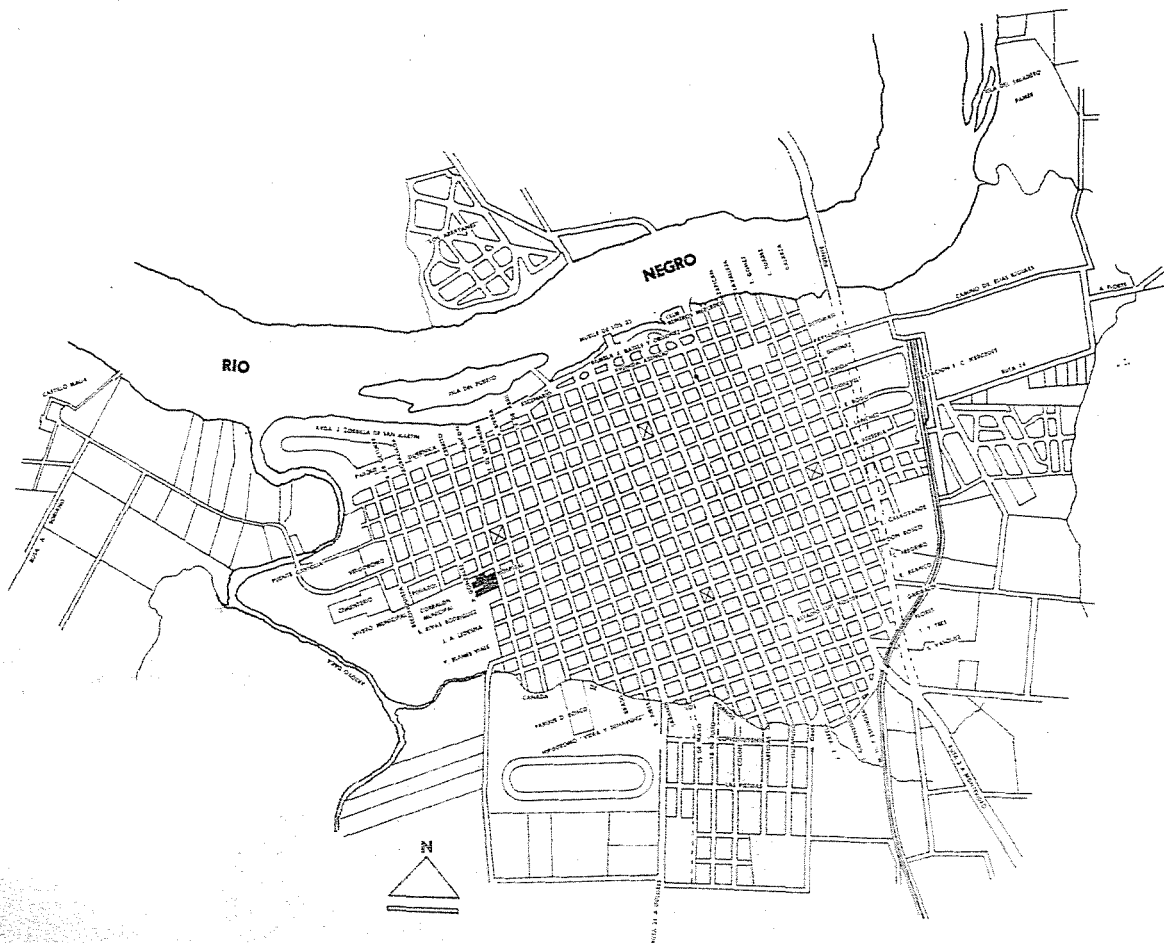
Las islas del bajo río Negro son un permanente motivo de atracción turística. Aquí la isla Pichón.

Foto: Raúl Praderi.



MERCEDES

PLANO DE LA CIUDAD



En el vestíbulo de la sede del Club Ciclista Atenas, ante paredes cubiertas por fotografías que registran triunfos y recuerdos emotivos, y una gran vitrina repleta de trofeos nacionales y extranjeros, americanos y europeos, el diálogo fluye:

—Fue por 1953. Había carreras abiertas en el paraje La Tabla. Yo vareaba los caballos de polo de Julio Vizcaíno, y siempre decíamos con mi primo Carlos Cuesta —años después muy buen ciclista— que algún día iríamos a correr. Así fue que Julio me compró una “chiva”, salí a entrenarme y como “desparramé” a los muchachos del pago, llegado el día de la carrera no me dejaron largar...

—¿Qué edad tenías entonces?

—16 ó 17 años. La primera carrera la corrí en Egaña. Era con boletos y remates, como una carrera de caballos. Me fui en bicicleta desde Mercedes, de mañana, largué y anduve muy bien... pero en la última vuelta me fui afuera en una curva y me caí. Entré segundo. Después, me volví en bicicleta a Mercedes.

En las categorías inferiores la trayectoria de Ruben Etchebarne fue vertiginosa. En 1956, representando a Soriano, corrió su primer Campeonato del Litoral. Fue a la final, en persecución individual, con el astro de entonces, el fraybentino “Juancho” Tiscornia.

El primer Campeonato Nacional en que intervino fue el de 1958. Se clasificó vicecampeón en persecución individual, detrás de Alberto Camilo Velázquez, un gran especialista. En 1960 obtiene un triunfo consagratorio a nivel internacional: la clásica “9 de Julio”, dura prueba en el Brasil:

—Yo estaba preseleccionado para concurrir a Chicago, pero me sacaron porque andaba muy fuerte en la pista. En los entrenamientos del cuarteto, los que pasaban a tirar daban “puñaladas” para sacarme de

RUEDA A RUEDA CON RUBEN ETCHEBARNE



la rueda. Y yo empecé a hacer lo mismo, los desparramaba y el cuarteto se desarmaba... Cuando decidimos concurrir a la 9 de Julio me dijeron: “Vamos a ver si te ganás el puesto para ir a las Olimpiadas de Roma.” Y gané la carrera y el puesto. En Italia corrimos en ruta con una temperatura de 43 grados. Yo fui el único uruguayo que llegó. Después nos fuimos a disputar la Vuelta de México, invitados por Leonel Rocca. En México gané la vuelta del Instituto Nacional de la Juventud.

En esa oportunidad Etchebarne se hizo merecedor del calificativo de

“locomotora humana”, tanta era su potencia para trepar en la montaña. En 1963 concurre al Campeonato Mundial.

Esa experiencia constituye mi recuerdo más emocionado. Salimos terceros en la prueba de 4 x 100 kilómetros. Yo corrí con la clavícula fracturada, fuertemente vendado, y anduvimos tanto que casi ganamos el vicecampeonato mundial.

Cuando concurrimos al Mundial siguiente, andábamos más que nunca. Fue el año en que nos preparó Proietti, el mejor director técnico que he tenido. Pero las cosas no marcharon de acuerdo con los planes.

—¿Y en el nacional?

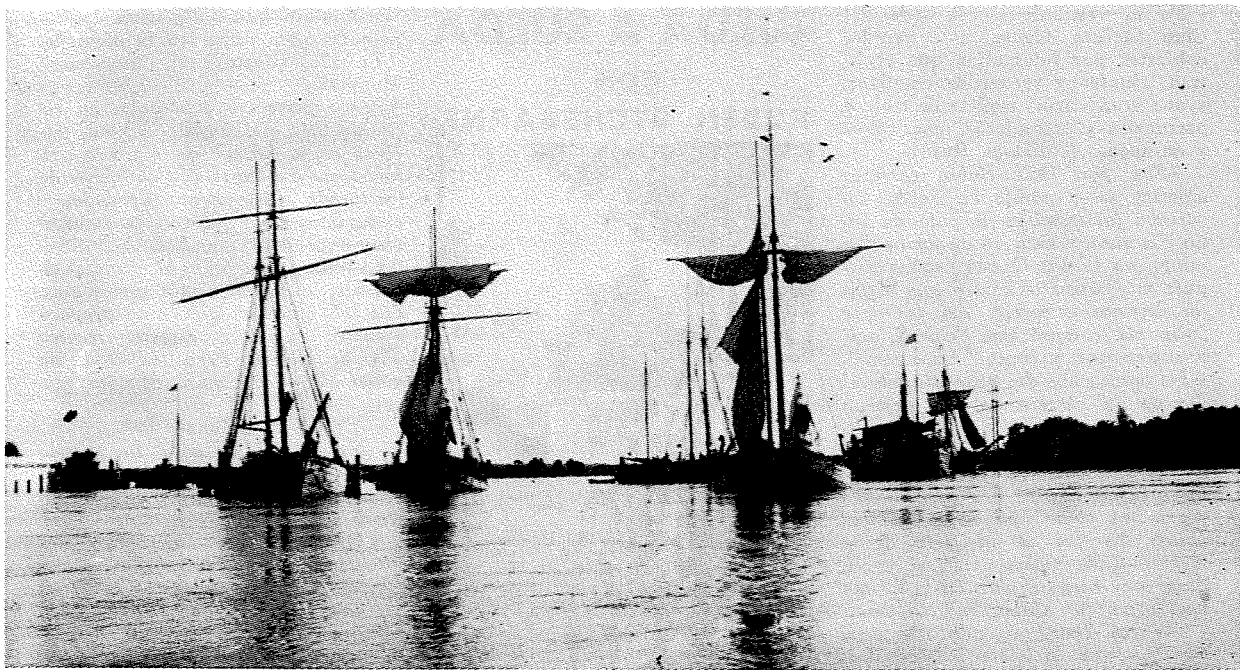
—Vuelta del Uruguay, he ganado una sola. Mil Millas, garé tres. También fui primero en la Vuelta Ciclista del Norte. Había tanto barro que teníamos que bajarnos y nos hundíamos hasta los tobillos o más arriba... Hubo etapas en que, en los bajos, el agua que atravesaba la carretera era tanta y corría con tal fuerza que arrastraba a los que se largaban a pasar. Recuerdo el caso de Cadea chico, que si no lo “pescan” los que estaban mirando se ahoga, prendido como iba en las correas de las punteras... Era tremendo.

—¿En qué velódromos has corrido?

—El de Roma es el más lindo que he visto. En el de Tokio podíamos ir en bicicleta bajo techo desde los dormitorios hasta la pista. El Vigorelli de Milán también es notable. El que tenemos ahora en Mercedes es muy bueno. Habría que plastificar la pista y agregarle alguna otra mejora.

—¿Y los compañeros o rivales?

—Entre los ciclistas recuerdo siempre al excelente compañero que fue Wilde Baridón. El ciclista más completo: Tito Serra. El mejor rutero: Walter Moyano. Entre los técnicos, Primo Zucotti y Giovanni Proietti.



Algún día no lejano el río Negro volverá a tener un tráfico intenso como éste, de principios de siglo.

LOS GRANDES PROYECTOS

EDUARDO GALAGORRI

REPRESA DE PALMAR

El aprovechamiento hidroeléctrico del río Negro, de 850 km. de longitud, fue estudiado por el destacado ingeniero alemán Adolfo Lüdin. De su proyecto, ya se convirtieron en realidad dos usinas, la de Rincón del Bonete y la de Rincón de Baygorria.

En un principio se había proyectado cuatro usinas: las dos ya nombradas y las de Paso del Puerto y Paso Yapeyú. Posteriormente los técnicos se decidieron por construir

un tercer y último escalón en Palmar, como resultado final de un estudio general sobre el aprovechamiento hidroeléctrico del río Negro, aguas abajo de Baygorria, en el que se analizaron varias soluciones alternativas. La solución elegida permite el aprovechamiento máximo de la energía del río con una sola obra.

La cuenca alimentadora mide unos 62.560 km²; el caudal medio se estima en 725 m³/s y está integrado por los aportes regularizados del río Negro y los caudales no

regularizados del Yi y sus afluentes. El embalse a crear elevará las aguas unos 36 metros sobre el fondo del río y tendrá una superficie de unos 318 km² al nivel normal superior de + 40. El volumen útil del embalse, comprendido entre los niveles +40 y +36, es de 1,054 km³.

Las condiciones topográficas y, por otro lado, la posibilidad de encontrar materiales convenientes para la ejecución de diques de tierra llevaron a la concepción de una obra mixta, que se compone de dos diques laterales de tierra, y de una

parte central de hormigón correspondiente a la usina, la represa de contrafuerte y el estacador de fondo.

Las obras que cerrarán el río tendrán una longitud total de unos 2.000 metros en coronamiento y comprenderán:

- a) un dique de tierra en la margen izquierda del río, de 500 metros de longitud;
- b) la usina, dique de unos 140 metros de longitud, para seis unidades generadoras de 75 MVA cada una, con sólo cuatro grupos instalados (1 a 4);
- c) los cierres provisorios de los grupos 5 y 6;
- d) la presa vertedero de superficie con diez vanos de 14,5 metros de luz, cerrados por compuertas; sector de 12 metros de altura;
- e) la presa de contrafuertes con cinco elementos equipados con compuertas de fondo, con una capacidad máxima de desagüe de 5.500 m³/s;
- f) el estribo de gravedad y la bóveda de obturación del vano para una futura esclusa;
- g) el dique de tierra en la margen derecha del río, de 950 metros de longitud;
- h) el puente carretero, conectado a la red vial nacional;
- i) las subestaciones de 420 KV y 170 KV en Palmar;
- j) todos los transformadores de potencia en Palmar;
- k) la subestación de 420 KV y la ampliación de la subestación de 170 KV en Montevideo;
- l) la línea de transmisión a 420 KV, de Palmar a Montevideo, y la de 170 KV, de Palmar a Paso del Puerto para la conexión con la línea existente, Baygorria-Montevideo;
- m) los transformadores de potencia en Montevideo.

La construcción de Palmar está dispuesta por la ley N° 13.261 del 28 de mayo de 1964, y recientemente

el Poder Ejecutivo declaró su prioridad.

Las consecuencias más importantes de la construcción de la represa de Palmar, serían:

- 1º) Se paliaría el grave déficit energético y se reducirían considerablemente las crecientes necesidades de importación de petróleo.
- 2º) Se haría posible la realización de las obras de navegabilidad del río Negro, con lo que se facilitaría:
 - a) la formación de una gran zona forestal en las márgenes del río Negro y sus afluentes;
 - b) el desarrollo de la cuenca papera de Tacuarembó y Rivera, y la salida con fletes baratos de su producción;
 - c) la explotación de los minerales de hierro de Valentines y Zapucay y el manganeso de Rivera;
 - d) el incremento del turismo en una zona de nuevos y singulares atractivos;
 - e) la formación de una zona industrial en el centro geográfico del territorio nacional.

Convendría, de cualquier forma, que al construirse la represa ya se hiciera con la esclusa prevista, para que quede pronta su utilización para la navegación.

El costo de la represa oscila alrededor de los 100 millones de dólares.

NAVEGABILIDAD DEL RIO NEGRO

Por 1961, el gobierno designó una comisión presidida por el prestigioso técnico Ing. Carlos E. Berta, hoy desaparecido, con el encargo de estudiar la forma de establecer líneas permanentes de navegación en el río Negro.

La Comisión se expidió en un extenso informe, en cuyas conclusiones afirma sin reservas la posibilidad técnica y económica de realizar esa obra sin dificultades; señala que la experiencia mundial demuestra la conveniencia de la ejecución de ese tipo de obras como

Draca amarrada a la costa en el río Negro crecido, aguas abajo de Mercedes.

Foto: Raúl Praderi.



factor poderoso de desarrollo económico; estima límites probables de costo; muestra la facilidad de su financiación sobre la base de una parte reducida de las economías obtenidas en el transporte de bienes, y aconseja, en consecuencia, emprender de inmediato el estudio de un plan de desarrollo de la zona en sus aspectos técnico, económico, educativo y social, del cual serían parte esencial las obras de navegación. Estas últimas consisten en:

- a) las esclusas en canales de derivación en Rincón del Bonete y Baygorria;
- b) las esclusas a construir juntamente con el muro de la futura Represa del Palmar;
- c) la canalización del río aguas abajo de Palmar;
- d) los puertos fluviales necesarios.

Con las obras enumeradas, la navegación podrá realizarse de forma continua y permanente en todo el tramo del río Negro comprendido entre Paso de las Piedras y la Boca del Yaguari, es decir, más de 400 kilómetros. Llegadas a la desembocadura del río, las cargas pueden ser llevadas a Fray Bentos, para ser allí trasbordadas a barcos de mayor porte, o bien remontar el Paraná siempre en el mismo convoy, o bien posiblemente descender por el Uruguay y el Plata, hasta Buenos Aires.

Pero es necesario puntualizar que la vía fluvial no está destinada a competir con la carretera o el ferrocarril. Por el contrario, será necesario estudiar la coordinación entre estos tres medios de transporte.

Por vía fluvial, el río Negro, al ofrecer un medio de transporte en dirección transversal, en un país como el nuestro donde predominan las vías convergentes hacia la Capital, puede ofrecer muy buenas soluciones para esa coordinación.

Con todo, es posible que a consecuencia de la habilitación de la

vía navegable, llegue a registrarse al principio alguna disminución del tránsito en algunas carreteras o vías férreas que cruzan el río. Pero la experiencia de los países en que más se han desarrollado los transportes fluviales indica que esos efectos son siempre transitorios, y que, cuando comienza a hacerse sentir la influencia de la vía navegable sobre el desarrollo industrial, se registra también como resultado una intensificación general del transporte en todas las otras vías de la región.

Nuestro país debe abordar con fe en su destino la ejecución de programas de obras de esta clase.

Si lo hace, dará razón al aforismo consagrado por la experiencia mundial, según el cual la apertura de vías navegables va de la mano con el desarrollo industrial.

Abaratar los transportes es una consigna férrea que deben adoptar sin vacilaciones los países que aspiran a incrementar su desarrollo económico.

Como lo señalara hace algunos años un especialista norteamericana, "el costo del transporte afecta el precio de toda cosa comprada o vendida por todo individuo; limita el área de influencia del comercio de toda población; determina el desarrollo de los recursos naturales de toda región; y, más que cualquier otro factor, contribuye a fijar la cuota que una nación puede obtener en el comercio mundial".

Y ésa es precisamente la meta del esfuerzo que debe realizar ahora el Uruguay: aumentar su cuota en el comercio mundial. Para alcanzar esa meta debe cumplir un doble requisito: producir a bajo costo y transportar a bajo costo.

FORESTACION

Uruguay es uno de los países más pobres de la tierra en cuanto a recursos forestales. Sólo del 2

al 3 % de la superficie de su suelo está cubierta de árboles.

La materia prima de mayor consumo del mundo y en continuo aumento es la celulosa, de la que existe un déficit del 25 %, puesto que las industrias continúan acreciendo su consumo, y los bosques científicamente preparados para atender esa demanda no crecen paralelamente.

La celulosa se puede obtener de todo tipo de árbol, pero el más apto es el pino insignis o marítimo, cuyo rendimiento alcanza al 45 %.

El rendimiento del álamo llega al 22 %. Algunas especies no tienen un rendimiento compensatorio.

Del pino se puede obtener, además, glucosa, sacarosa, alcoholes, fenoles, resinas, fibras plásticas, fertilizantes y raciones para animales.

La explotación forestal, para que resulte competitiva, requiere tres condiciones esenciales:

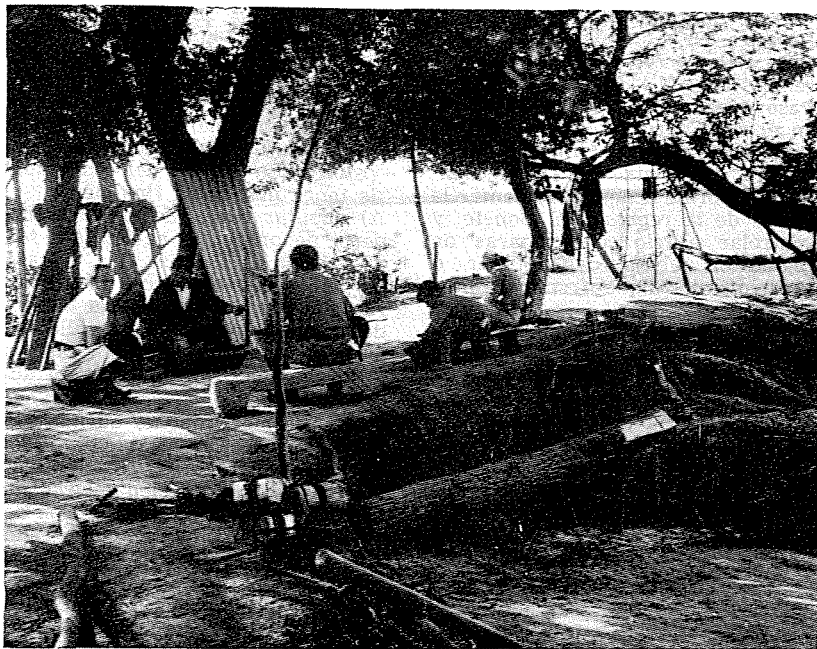
- 1º) transporte económico;
- 2º) abundancia de agua blanda;
- 3º) electricidad barata.

Cada quilo de celulosa necesita 150 litros de agua blanda y 1.800 calorías.

El transporte puede hacer anti-económica la explotación, si la fábrica está lejos de la materia prima, puesto que el flete por carretera cuesta actualmente cinco dólares la tonelada por cada cien kilómetros.

Una fábrica de celulosa y sub-productos implica un gasto de diez millones de dólares, de modo que su funcionamiento necesita bosques de pino de un volumen mínimo de veinte mil hectáreas con árboles de más de cinco años.

Estas tres condiciones esenciales se dan en las costas del río Negro, donde la forestación no sólo es posible, sino necesaria en las márgenes del río, como medio de preservar los embalses contra los efectos de la erosión, conforme a las enfá-



Las márgenes del río Negro y las costas isleñas tampoco escapan a la constante depredación del monte indígena.

ticas recomendaciones de autoridades técnicas que han inspeccionado el sistema hidroeléctrico.

Además, el hecho de existir ya en Mercedes una fábrica de papel, justifica aun más esta explotación forestal en la vera del río Negro.

Uruguay depende en gran escala del abastecimiento exterior de madera. Importa el 80 % del Brasil, fuente que se agota rápidamente.

Las divisas que hoy se nos fugan para financiar la importación de más de treinta millones de dólares anuales de papel y subproductos madereros, ya no serían drenadas de nuestra economía. El excedente de la producción nacional, de fácil colocación mundial, tendría una vía de agua a la puerta para llegar a cualquier punto del planeta.

En EE. UU. el valor de la madera representa el 14 % del valor

total de los productos de la tierra y el 5,5 % del producto bruto nacional.

De cada veinte personas que trabajan en esa nación, una lo hace en industrias derivadas de la madera, mientras que por cada persona ocupada en el cuidado de las plantaciones hay cuarenta trabajando en dichas industrias derivadas.

VALLE DEL RIO NEGRO

El 3 de octubre de 1967, el Poder Ejecutivo creó una Comisión Honoraria para el estudio del aprovechamiento integral del Valle del Río Negro.

Creemos que esta Comisión tiene en sus manos un cometido trascendente, de proyecciones similares, por lo menos, a la Comisión Mixta

de la Cuenca de la Laguna-Merín.

El cometido de esta Comisión es el estudio de las posibilidades agropecuarias, de la navegación del río Negro, de coordinación de transportes, de utilización de recursos hidráulicos, del uso de las vías navegables por particulares, de la reglamentación de la actividad industrial de las riberas, de la evaluación de los recursos fiscales, de planes de ayuda financiera a los ocupantes de tierra (principalmente para forestación), y de todo otro estudio necesario a los fines perseguidos.

El interior del Uruguay está dominado por el río Negro. El área de la cuenca del río abarca 66.062 km², es decir el 35 % de la superficie del país, y tiene 322.000 habitantes, más de un décimo de la población total. La densidad de población es de cinco personas por km². El 65 % vive en ciudades; la población rural es de menos de dos habitantes por km². Las propiedades son más extensas en la cuenca que en el resto del país. En 1961 Uruguay tenía 87.000 propiedades, con un promedio de 195 hectáreas por posesión. La cuenca del río Negro tiene 21.900, con un promedio de algo más de 300 hectáreas por unidad.

Las tierras están bien regadas, aunque las lluvias (1.130 mm. anuales) se distribuyen con irregularidad. Los suelos están en su mayor parte bien drenados. Sus texturas y profundidades pueden soportar pasturas en casi todas partes y cosechas en muchos lugares. Los suelos arenosos son más apropiados para la forestación.

La economía es pastoril y agrícola. Hay pocas factorías dentro de la cuenca. Los productos son llevados a puerto; a Montevideo en primer lugar, y en menor escala a los puertos del río Uruguay, para su proceso, depósito, distribución y exportación. La zona posee sus-

tanciales pero inexplorados depósitos de mineral de hierro.

Sus dos plantas hidroeléctricas abastecen las dos terceras partes del consumo del país; producen casi la quinta parte de la riqueza contabilizada en nuestro producto bruto interno.

Una de las primeras disposiciones de la Comisión fue contratar los servicios de la prestigiosa y experimentada empresa estadounidense "Development and Resources Corporation", para que produjera un informe.

Del informe de estos técnicos, producido en enero de 1969, extraemos las conclusiones que sintéticamente ofrecemos a continuación.

Se considera que la cuenca del río Negro es el mayor recurso no utilizado del Uruguay.

Son sus riquezas potenciales la producción de alimentos, fibras y maderas para la generación presente y futura y los mercados del mundo.

Sobre el sistema de transporte de la cuenca, se considera que no es adecuada para el acarreo de sus actuales productos y para mantener sus vínculos comerciales y sociales. La red existente comparte una característica nacional; se orienta ampliamente hacia Montevideo.

En lo referente a los recursos hidráulicos, el informe aconseja la construcción de embalses de propósitos múltiples: control de crecidas, irrigación, fuente de energía y recreación. Estos embalses tendrían un aprovisionamiento agregado de 6.300.000.000 de m³ y tres de ellos servirían como fuentes energéticas.

Los embalses serían:

Los Cuervos (13 MV) y **Los Cunha**, en el arroyo Cuñapirú;

Corrales (2,1 MV), en el arroyo Corrales;

Los Montes, en el arroyo Zapucay; **Moirones** (2,5 MV) y **Cortume**, en el arroyo Yaguari;

Ferreira, en el arroyo Caraguatá; **Paso del Cerro**, en el río Tacuarembó;

Paso Mazangano y **Paso Pereira**, en el río Negro;

Paso del Bote, en el río Yi.

Para defenderse de las crecientes el informe aconseja aumentar la altura de la represa del Bonete, y controlar el río con cámaras de regulación abajo del Palmar o construir un dique frente a Mercedes.

Con respecto a la navegación, se manifiesta mucho interés por la factibilidad de la salida de productos agropecuarios y minerales.

Estimase la carga potencial anual para dentro de veinte años en:

	Toneladas
Ganado vivo	600.000
Productos agrícolas	900.000
Productos de madera	500.000
Mineral de hierro	500.000
Piedra y arena	500.000
	3.000.000

• Aconseja barcos de 350 a 400 toneladas, con 38,25 de eslora, 5,05 de manga y 2,20 a 2,50 de calado. Estima que es necesario hacer mejoras sustanciales en el puerto de Mercedes, cuyo costo equivaldría a la construcción de un puerto nuevo, y otro tanto aconseja para Villa Soriano.

La cabeza de navegación estaría en Ramírez, el puerto San Gregorio, las esclusas en Bonete, Baygorria y Palmar, diez kilómetros de canal en embalse Palmar, cerca de Baygorria, y treinta kilómetros de canal en embalse Baygorria, cerca del Rincón del Bonete.

Los canales deben tener m. 2,75 de profundidad y 60 de anchura. Los gálipos de los puentes deberán

tener un mínimo de 13 metros de altura y 60 metros de luz libre entre pilas.

La navegación río abajo del embalse del Palmar podría hacerse por trabajos relativamente poco costosos. La mejora del canal puede tener una doble finalidad:

A) adaptar barcas por el transporte de productos agrícolas desde el embalse del Palmar;

B) dar acceso a barcos particulares a la zona circundante a Mercedes; junto a ello, el desarrollo del aspecto recreativo: hoteles, casinos y otras facilidades para la atracción turística.

El informe propone, además, la forma de hacer navegable al río Yi hasta Sarandí del Yi (cien kilómetros) y más de cien metros de desnivel. Sugiere la construcción de siete presas de quince metros cada una.

En relación con el desarrollo urbano e industrial, expresa que los centros urbanos están bien establecidos y la mayoría sustancial de la población es urbana. Un posible potencial para un grado de desarrollo industrial en la cuenca sobre el futuro previsible parece estar en un mayor cambio en el uso de la tierra agrícola y en la tenencia de la misma, con énfasis sobre la granja intensiva y el cultivo de los bosques. El desarrollo industrial es dependiente del futuro del sector agrícola.

Aun cuando no sean necesarias fábricas de papel adicionales, la introducción propuesta de bosques para la producción de madera derivaría en la instalación de uno o más centros importantes para procesar y aserrar madera en la parte alta de la cuenca.

Los árboles frutales y el cultivo de nueces justificarían también el establecimiento de plantas procesadoras de estos productos. El informe también aconseja instalar nuevas fábricas textiles en uno o



más centros urbanos de la cuenca, principalmente para industrializar la lana.

En síntesis, el informe aconseja con respecto a comunicaciones:

- Terminar la ruta 20;
- Un nuevo puente carretero en ruta 3;
- Conexión ferroviaria Mercedes-Ombucijos;
- Ampliación de la línea férrea Km. 329 a Tacuarembó;
- Rehabilitación de las vías Montevideo-Melo;
- Mejora de la ruta 14 (Mercedes-Sarandí del Yí);
- Mejora de la carretera que une ruta 7 con Sarandí del Yí y San Gregorio;
- Una carretera secundaria de ruta 26 a San Gregorio-Paso de los Toros.

Los planteamientos recién comienzan; hay una comisión inteligente y empeñosa estudiando el tema y de ella puede esperarse mucho.

PARQUE NACIONAL DEL RÍO NEGRO

En 1968, con la firma de todos los representantes nacionales de Soriano y Río Negro, se presentó

en la Cámara de Diputados el proyecto de creación de este Parque.

Resulta expresivo transcribir la exposición de motivos del proyecto de ley: “Mucho, y desde hace mucho tiempo, se ha hablado acerca de, y se han admirado, las cualidades singularísimas del río Negro, como importante lugar de turismo para nuestro país. Desde los remotos pobladores indígenas, cuyas rudimentarias versiones han llegado hasta el presente, pasando por los descubridores, por los colonizadores y por los pobladores de todas las épocas, siempre, invariablemente siempre, el mismo juicio admirativo y maravilloso sobre las bellezas y atracciones del fascinante Hum indígena.

“La proximidad de lugares históricos, como Villa Soriano, Asencio, Rincón de las Gallinas, Mercedes, Yapeyú, etc.; la larga fama de las propiedades curativas de sus aguas cargadas de zarzaparrilla; sus costas boscosas, con grandes playas, con barrancas y con cerros litorales; la caza y la pesca abundante de especies autóctonas, y de otras foráneas que han proliferado en forma silvestre, como el jabalí y el ciervo; las numerosas, variadas y dispersas islas fiscales a lo largo del río Negro, los abriga-

dos, umbrosos y protegidos lugares para campamentos. el curso de arroyos, cañadas y brazos con mil curvas y paisajes que hacen maravillosa la navegación menor, las casonas de viejos cascos de estancias sobre la costa del Hum; todo esto que es realmente paradisíaco es el conglomerado de propiedades que hacen valioso el río Negro como centro turístico.

“Es razonable que, en un país donde el turismo apunta a llegar al primer rubro de las riquezas de la nación, se procure con criterio previsor, promocional y expansivo, variar las atracciones turísticas y extender la temporada para ensanchar y profundizar esta fuente de riqueza.

“En este sentido se estima de un enorme y especialísimo interés, lanzar al mercado del turismo, nuevos escenarios y nuevas atracciones, como los constituye el río Negro.”

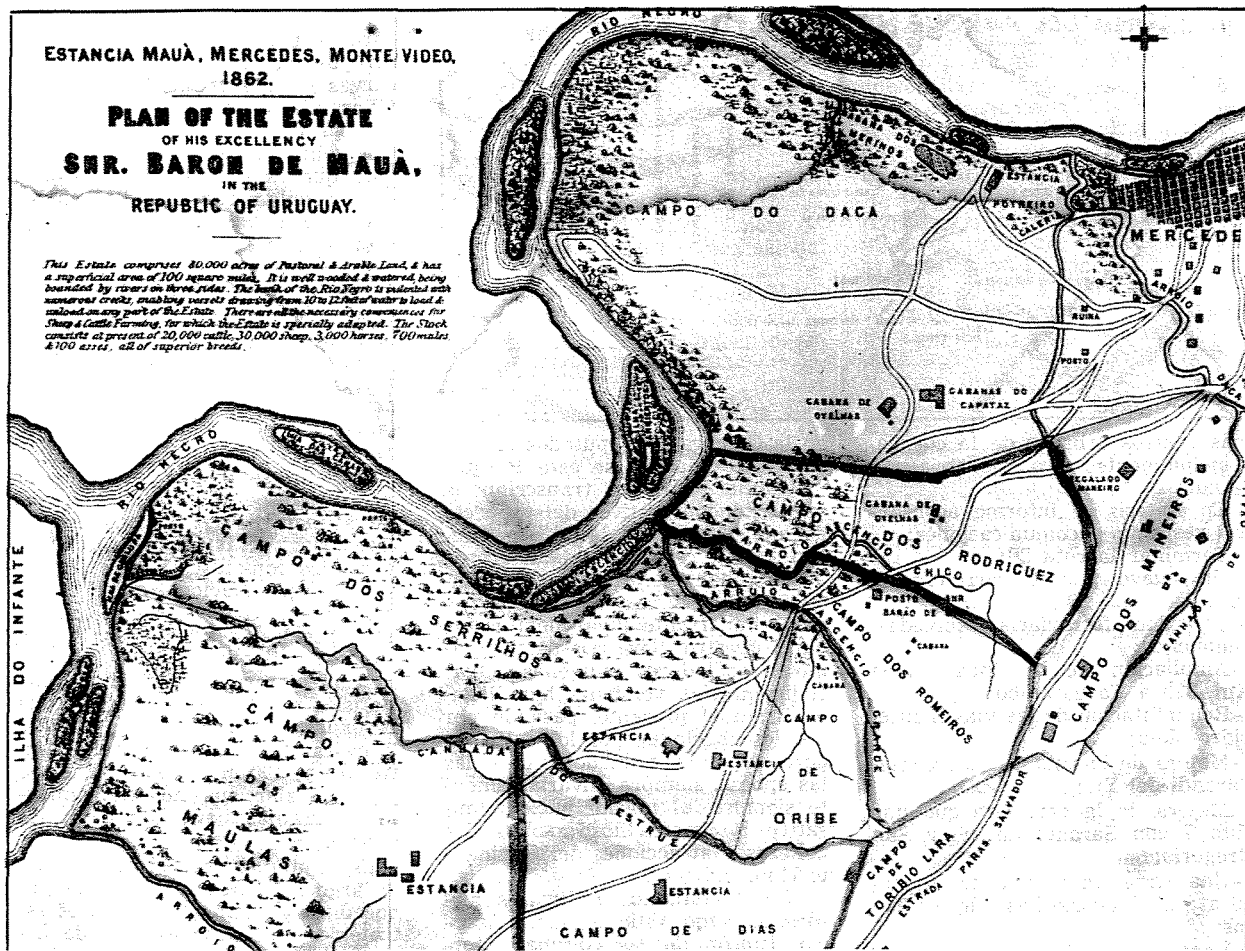
El Parque Nacional del Río Negro se integra inicialmente con las islas fiscales, desde hace años sin aprovechamiento y sin destino, convenientemente forestadas. Como las islas son inundables, se dispone la expropiación de quince predios litorales con una superficie de entre 30 y 100 hectáreas cada uno para instalar en ellos campamentos y granjas para atender a los turistas.

Estos predios están distribuidos a lo largo del curso (entre la desembocadura y Palmar) en lugares estratégicos, con fáciles vías de acceso y características panorámicas destacadas. Se dispone para el futuro de lugares para urbanización, parques de vacaciones, clubes, hoteles, etc.

Se prevé la designación de guarda-parques granjeros, para estimular el turismo rural, de gran auge en Europa, y se procura que el visitante encuentre compañía, auxilios, víveres, abrigo y comunicaciones.

PLAN OF THE ESTATE
OF HIS EXCELLENCY
SNR. BARON DE MAUÀ,
IN THE
REPUBLIC OF URUGUAY.

This Estate comprises 80,000 acres of Pastoral & Arable Land, & has a superficial area of 100 square miles. It is well wooded & watered, being bounded by rivers on three sides. There is a Rice River, & a pond, with numerous creeks, making currents flowing from 10 to 12 miles of water in all; & unloading on any part of the Estate. There are all the necessary conveniences for Sheep & Cattle Farming, for which the Estate is specially adapted. The Stock consists at present of 20,000 cattle, 30,000 sheep, 3,000 horses, 700 mares & 100 asses, all of superior breeds.



Se dispone la forestación obligatoria de ambos márgenes del río Negro, entre la desembocadura y la Presa del Palmar, en una anchura mínima de 250 metros y por toda la superficie que cubran las aguas al nivel del promedio de las crecidas extraordinarias. La fores-

Se declara de interés nacional la preservación de la fauna, de la flora y del paisaje natural del río Negro, en el tramo mencionado.

rrero del Francés, el Cerro del Yapeyú, el Cerro de la Cueva del Tigre y las Barrancas Coloradas.

Se instituye una partida de \$ 25:000.000 anuales para las expropiaciones y para la administración de una embarcación.

ruta 14

Desde la época colonial, Montevideo comenzó a centrar la actividad de nuestro territorio nacional.

Con la independencia se fue acentuando esa hegemonía de Montevideo, y todos los caminos y vías férreas se hicieron con un evidente trazado centralista hacia la capital.

El macrocefalismo progresivo montevideano, ha sido causa y efecto de esta viciosa conformación de nuestras comunicaciones.

Así vemos las principales rutas, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9, abiertas en abanico, con centro en Montevideo.

La ruta 26 (Paysandú-Tacuarembó-Melo-Río Branco) fue la primera gran transversal que el país comenzó a pavimentar con miras a una apertura del tránsito interno entre el este y el oeste.

Tenemos otra gran transversal, la ruta 14, que une Mercedes con la Coronilla. Esta es, en nuestra opinión, la verdadera transversal vertebral del Uruguay.

La ruta 11, en el sur, completa el cuadro de las transversales actuales.

La ruta 14 intercomunica a ocho departamentos: Río Negro, Soriano, Flores, Durazno, Florida, Lavalleja, Treinta y Tres y Rocha; cuatro capitales: Fray Bentos, Mercedes, Trinidad y Durazno; y once localidades: Tala, J. J. Castro, Carmen, Sarandí del Yi, Tabaré, J. Batlle y Ordóñez, Zapicán, Retamosa, J. P. Varela, Lascano y La Coronilla. Conecta directamente el puerto fluvial de ultramar de Fray Bentos con el futuro puerto atlántico de la Coronilla. Se aproxima a varios lugares históricos; Villa Soriano, Asencio, Rincón de las Gallinas, Coquimbo, Yapeyú, Sarandí, Durazno, Carpintería, India Muerta y Santa Teresa. Es una vía comercial, pues pasa por zonas line-

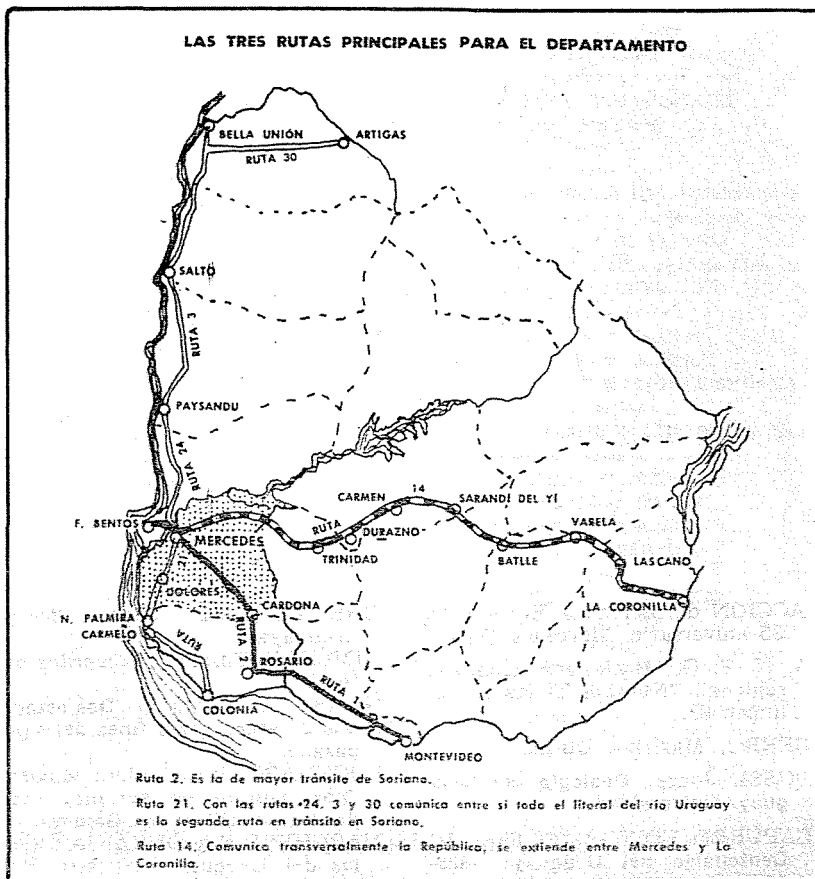
ras, trigueras, laneras, ganaderas, mineras y arroceras del país, y ofrece interés turístico: desde la mejor playa atlántica pasa por palmares, sierras, montes y ríos, y une dos fronteras.

Pero la mayor importancia de la ruta 14 reside en que es la intercomunicación más directa entre Argentina y Brasil por territorio uruguayo: el tránsito entre Argentina y Brasil, de 25 y 80 millones de habitantes, respectivamente, se hará principalmente por esta ruta,

que tendrá así un movimiento fabuloso.

Las autoridades, nacionales y departamentales, impulsan ahora la iniciativa de la bituminización total de la ruta 14. La bituminización comenzó en 1967 y está completo el tramo entre Mercedes y Cololó. Falta realizar el trazado entre Sarandí del Yi y José Pedro Varela. El resto cuenta con pavimento de balasto.

La ruta 14 ofrecerá acceso por el sur a la futura represa de Palmar.



BIBLIOGRAFIA

ACCIÓN de Mercedes. Edición del 35 aniversario. Mercedes 1970.

A. N. P. G.: Hacia una geografía regional. "Nuestra Tierra", volumen 33.

BERRO, Mariano: Obras.

BOSSI, Jorge: Geología del Uruguay. Universidad.

CAPURRO EDITOR: El libro del Centenario del Uruguay: 1825-1925.

CHEBATAROFF, Jorge: Tierra uruguaya.

GIMÉNEZ, Eusebio: Recuerdos del terruño.

GÓMEZ HAEDO, J. C.: Dos estampas de Mercedes a fines del siglo pasado.

LOCKHART, Washington: Máximo Díaz, caudillo de Soriano; Vida de dos caudillos: los Galarza.

MARCHESI, E. y DURÁN A.: Sueños del Uruguay. "Nuestra Tierra", volumen 18.

MARTÍNEZ MONTERO, Homero: El río Uruguay. Revista Histórica.

MINISTERIO DE GANADERÍA Y AGRICULTURA: Situación económica y social del Uruguay rural. (CINAM-CLEH.)

REVISTA HISTÓRICA DE SORIANO: Publicación del Centro de Investigaciones Históricas. N° 1, 1960 a la fecha.

REVISTAS: Soriano, Solar Chaná Lares, Vida Nueva.

RESERVE EL PROXIMO VOLUMEN DE "NUESTRA TIERRA"

LA INVESTIGACION CIENTIFICA

JOSE L. MORADOR

- | | | |
|--|--|--|
| 1. EL URUGUAY INDIGENA
Renzo Pi Hugarte | 17. EL DESARROLLO AGROPECUARIO
Antonio Pérez García | 33. HACIA UNA GEOGRAFIA REGIONAL
Asociación de Profesores
de Geografía |
| 2. EL BORDE DEL MAR
Miguel A. Klappenbach
Víctor Scarabino | 18. SUELOS DEL URUGUAY
Enrique Marchesi y Artigas Durán | 34. LA CLASE DIRIGENTE
Carlos Real de Azúa |
| 3. RELIEVE Y COSTAS
Jorge Chebataroff | 19. HIERBAS DEL URUGUAY
Osvaldo del Puerto | 35. LAS CORRIENTES RELIGIOSAS
Alberto Methol Ferré |
| 4. EL MOVIMIENTO SINDICAL
Germán D'Elia | 20. COMERCIO INTERNACIONAL
Y PROBLEMAS MONETARIOS
Samuel Lichtensztein | 36. RÍOS Y LAGUNAS
Raúl Praderi y Jorge Vivo |
| 5. MAMÍFEROS AUTÓCTONOS
Rodolfo V. Talice | 21. EL TURISMO EN EL URUGUAY
Volumen extra | 37. PLANTAS ORNAMENTALES
Eduardo Marchesi |
| 6. IDEAS Y FORMAS EN LA
ARQUITECTURA NACIONAL
Aurelio Lucchini | 22. EL SECTOR INDUSTRIAL
Juan J. Anichini | 38. LA VIVIENDA
Juan P. Terra |
| 7. EL SISTEMA EDUCATIVO Y
LA SITUACIÓN NACIONAL
Mario H. Otero | 23. FÚTBOL: MITO Y REALIDAD
Franklin Morales | 39. EL LEGADO DE LOS INMIGRANTES - II
Daniel Vidart y Renzo Pi Hugarte |
| 8. TIEMPO Y CLIMA
Sebastián Vieira | 24. PECES DEL URUGUAY
Raúl Vaz-Ferreira | 40. GEOGRAFÍA DE LA VIDA
Rodolfo V. Talice y Jorge Chebataroff |
| 9. IDEOLOGÍAS POLÍTICAS Y FILOSOFÍA
Jesús C. Guiral | 25. EL LENGUAJE DE LOS URUGUAYOS
Horacio de Marsilio | 41. LOS TRANSPORTES - I
Luis Marmouget |
| 10. RECURSOS MINERALES
DEL URUGUAY
Jorge Bossi | 26. MEDIOS MASIVOS
DE COMUNICACIÓN
Roque Faraone | 42. FRONTERA Y LÍMITES
Enrique Mena Segarra |
| 11. ANFIBIOS Y REPTILES
M. A. Klappenbach y
B. Orejas-Miranda | 27. LA CRISIS ECONÓMICA
Instituto de Economía | 43. LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA
José L. Morador |
| 12. TIPOS HUMANOS DEL CAMPO Y
LA CIUDAD
Daniel Vidart | 28. ÁRBOLES Y ARBUSTOS
Atilio Lombardo | 44. LA CONSERVACIÓN DE LA FAUNA
Raúl Vaz-Ferreira |
| 13. AVES DEL URUGUAY
Juan P. Cuello | 29. LA PRADERA
Esteban F. Campal | POLÍTICA Y SOCIEDAD
Antonio Pérez García |
| 14. LA SOCIEDAD URBANA
Horacio Martorelli | 30. EL LEGADO DE LOS INMIGRANTES - I
Renzo Pi Hugarte y Daniel Vidart | PERSPECTIVAS PARA
UN PAÍS EN CRISIS
Luis Faroppa |
| 15. INSECTOS Y ARÁCNIDOS
Carlos S. Carbonelli | 31. LA PRODUCCIÓN
Pablo Fierro Vignoli | LA CULTURA NACIONAL
COMO PROBLEMA
Mario Sambarino |
| 16. LA SOCIEDAD RURAL
Germán Wettstein - Juan Rudolf | 32. PLANTAS MEDICINALES
Bianca A. de Maffei | LOS TRANSPORTES - II
Luis Marmouget |
| | 33. LA ECONOMÍA DEL URUGUAY
EN EL SIGLO XIX
W. Reyes Abadie y
José C. Williman (h.) | LA SALUD EN EL URUGUAY
José Royol |

COMPLETE SU COLECCION

EL MARTES 8 DE SETIEMBRE APARECE

SALTO

COLECCION "LOS DEPARTAMENTOS"

1 SAN JOSE

Coordinador: Héctor Raúl Olazábal.

2 FLORES

Coordinadora: Ana María Fagalde.

3 RIVERA

Coordinadores: Lilión Simoes, Julio Cairello,
Arturo Pereyra, Mario Tito.

4 TREINTA Y TRES

Coordinador: Florencio G. Clavijo.

5 LAVALLEJA

Coordinador: Pedro Gomila.

6 FLORIDA

Coordinador: Hugo Riva.

7 SORIANO

Coordinador: Glauco Cabrera.

8 SALTO

Coordinador: Augusto Büsch.

9 RIO NEGRO

Coordinadora: Nilda Inderkun de Crevoisier.

10 ROCHA

Coordinador: Alberto Pezzutto.

11 PAYSANDU

Coordinador: Oscar N. Vignola.

12 MALDONADO

Coordinador: Gustavo Sosa.

13 TACUAREMBO

Coordinador: Dardo Ramos.

14 COLONIA

Coordinador: Miguel Ángel Odriezola

15 DURAZNO

Coordinador: Enrique Williman.

16 ARTIGAS

Coordinador: Aníbal Alves.

17 CERRO LARGO

Coordinadores: María S. Navarrete de Lucas
y Ramón Ángel Viñoles.

18 CANELONES

Coordinadora: Alba Niemann de Legnani.

"Precio de venta al público, sujeto a modificación de acuerdo a la
ley Nº 13.720 de 16 de diciembre de 1968" (COPRIN) \$ 210.00.